

**DEWAN NEGARA  
PARLIMEN KETIGA BELAS  
PENGKAL KEEMPAT  
MESYUARAT KEDUA**

---

---

**Bil. 13**

**Selasa**

**14 Jun 2016**

---

**K A N D U N G A N**

<b>JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN</b>	(Halaman 1)
<b>USUL:</b> Waktu Mesyuarat dan Urusan Dibebaskan Daripada Peraturan Mesyuarat	(Halaman 29)
<b>RANG UNDANG-UNDANG:</b> Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016 Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016	(Halaman 39) (Halaman 71)

**MALAYSIA**  
**DEWAN NEGARA**  
**PARLIMEN KETIGA BELAS**  
**PENGGAL KEEMPAT**  
**MESYUARAT KEDUA**  
**Selasa, 14 Jun 2016**  
**Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi**  
**DOA**

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

---

**JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN**

1. **Dato' Goonasakaran A/L Raman** minta Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat menyatakan, pembayaran RM300 oleh Jabatan Kebajikan Masyarakat kepada warga tua yang mencapai umur 60 tahun ke atas merupakan amalan murni kerajaan. Namun, akhir-akhir ini ramai warga tua membuat aduan bahawa pembayaran mereka diberhentikan dengan alasan anak mereka telah bekerja, memiliki rumah batu, mampu memasang Astro dan sebagainya. Mohon penjelasan.

**Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat [Datin Paduka Chew Mei Fun]:** Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat melalui Jabatan Kebajikan Masyarakat menyediakan berbagai-bagai skim bantuan kewangan bagi faedah kumpulan sasaran termasuklah kepada golongan warga emas. Antara bantuan yang disediakan kepada golongan warga emas bantuan orang tua dengan kadar RM300 sebulan dan dipertimbangkan kepada warga emas berumur 60 tahun ke atas yang tidak mempunyai pendapatan untuk meneruskan kehidupan harian.

Walau bagaimanapun, bantuan orang tua tidak diberikan kepada semua warga emas kerana hanya diberikan kepada kumpulan sasaran yang memerlukan serta tertakluk kepada syarat kelayakan yang telah ditetapkan seperti berikut:

- (i) warganegara Malaysia dan bermastautin di Malaysia;
- (ii) pendapatan keluarga tidak melebihi pendapatan garis kemiskinan semasa;
- (iii) tiada mata pencarian tertentu untuk menyara hidup;
- (iv) jika mempunyai keluarga tetapi keluarga tidak berkemampuan untuk menyara hidup; dan
- (v) golongan yang tidak berkemampuan dan berkeperluan berdasarkan kepada hasil siasatan yang dijalankan dengan mengambil kira faktor-faktor seperti tahap kesihatan dan lain-lain.

Secara amnya, bantuan kebajikan yang diberi adalah bersifat sementara. Bantuan ini merupakan satu bentuk saraan hidup bagi membantu kumpulan sasaran yang memerlukan meneruskan kelangsungan

hidup. Bagi tujuan melanjutkan proses pemberian bantuan kebajikan kepada seseorang individu, Jabatan Kebajikan Masyarakat menjalankan proses kajian semula bagi membolehkan JKM membuat semakan status penerima bantuan sama ada masih hidup atau telah meninggal dunia atau berpindah keluar daerah.

Oleh itu JKM dapat menentukan sama ada bantuan kebajikan masih sesuai diteruskan atau tidak bagi tempoh selanjutnya dan secara tidak langsung mengurangkan ketirisan wang kerajaan. Berikut adalah antara faktor yang menyebabkan bantuan kebajikan ditamatkan:

- (i) peningkatan tahap sosioekonomi serta mampu berdikari;
- (ii) penerima bantuan telah meninggal dunia; dan
- (iii) penerima kini tinggal bersama anak yang mampu menanggung perbelanjaan keluarga.

Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Sila.

**Dato' Goonasakaran A/L Raman:** Terima kasih Yang Berhormat Menteri yang menjawab soalan saya. Soalan tambahan saya percaya atau tidak hakikatnya rakyat golongan sederhana, golongan B40 hidup dalam kesempitan. Harga barangan naik tidak tentu fasal. Tambahan pula kena bayar GST. Kementerian pernah berfikir atau tidak kadar pembayaran RM300 setiap bulan ini memadai atau tidak dalam situasi ekonomi sekarang.

Soalan kedua ialah tahun bilakah Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat membayar ikut kadar RM300 warga emas. Adakah kementerian mempunyai apa-apa cadangan untuk mengkaji semula kadar pembayaran RM300 kepada satu kadar yang munasabah demi menterjemahkan slogan Bajet 2016 yang dibacakan ataupun digariskan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kita yang kita sayangi yang bertemakan, 'Mensejahtera Kehidupan Rakyat'. Terima kasih.

**Datin Paduka Chew Mei Fun:** Terima kasih kepada Yang Berhormat. Apa yang saya perlu menegaskan di sini untuk bantuan kepada B40 ini bukan sahaja di bawah JKM. JKM adalah hanya salah satu kementerian yang beri bantuan kepada mereka, kehidupan mereka, pendapatan mereka di bawah garis panduan kemiskinan. Untuk B40 yang selain itu, kementerian lain juga turut bersama untuk beri bantuan dengan polisi atau dasar yang telah pun ditetapkan oleh Kerajaan Persekutuan.

Saya juga ambil kesempatan ini untuk memaklumkan kepada semua Yang Berhormat di sini iaitu bajet yang diperuntukkan untuk bantuan kepada kumpulan sasar di bawah JKM ini adalah sebanyak RM1.3 bilion setahun.

#### ■1010

Kami sentiasa ambil berat tentang keadaan dan kehidupan golongan dan kumpulan sasar dan bukan sahaja kami bagi bantuan secara kewangan tetapi juga kita tumpu juga kepada *welfare*, kebajikan produktiviti iaitu *productive welfare* yang mana kita bukan sahaja bagi wang tetapi juga bantu mereka supaya mereka dapat cari kerja atau dapat pendapatan yang secukupnya untuk keluarga dan kehidupan mereka. Sekian, terima kasih.

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya sokong soalan Yang Berhormat Dato' Goonasakaren berkaitan dengan warga emas dan juga keluarga miskin yang banyak dipotong oleh Jabatan Kebajikan pada setiap tahun dengan alasan bila pergi rumah mereka, rumahnya rumah batu. Akan tetapi rumah batu ini dibina oleh anak-anak ataupun bekas suami yang telah meninggal. Jadi pergi memang rumah batu tetapi duit sudah tak ada sebab suaminya sudah meninggal dunia.

Kemudian ada pasang ASTRO. ASTRO ini pun yang dipasang oleh anak mereka ataupun ada orang yang sedekah ataupun bekas suami. Jadi, takkan bila suami meninggal, ASTRO itu hendak ditarik kerana ASTRO ini sudah jadi satu perkara yang perlu untuk mereka rehatlah. Kalau tak ada ASTRO, mereka hendak berhibur macam mana? Jadi saya ingin mencadangkan supaya kementerian menyemak semula secara bagi bantuan kebajikan kepada golongan miskin.

Tadi Yang Berhormat kata 500,000 seorang dapat. Maaf saya, 500 orang setiap tahun lebih kuranglah. Kalau tak silap saya, 500,000 orang dapat bantuan kebajikan setiap tahun dan jumlahnya RM1.3 bilion. Kalau kita tengok negara maju macam Australia, Tuan Yang di-Pertua, bila pencen sahaja umur emas 65 tahun semua dapat. Kalau kata Tuan Yang di-Pertua pencen, umur 65 tahun dapat juga tetapi tak ada bekerja. Akan tetapi kalau kita bekerja, bagi tahu saya hendak bekerja, dia tak bagi. Saya cadangkan kerajaan ikut cara Australia, umur 65 tahun sahaja, semua dapat RM300 sebulan. Kemudian yang miskin, walaupun rumahnya rumah batu, patut dibagi kerana anaknya ada tiga, empat orang.

Jadi cara ini yang bukan sahaja timbul di kawasan Yang Berhormat Senator Dato' Goona, tetapi kawasan di Melaka pun banyak, kawasan saya pun banyak kena potong. Saya hendak cadangkan juga supaya diselaraskan dengan BR1M. BR1M bagi kepada 7 juta orang dan satu tahun kita belanja RM4 bilion. Kalau kita tarik 500,000 yang dapat BR1M ini jadikan kebajikan. Jadi kita tarik duit BR1M RM1.3 bilion jadi dapat RM2.6 bilion. Jadi lebih banyak orang yang betul-betul dapat, dapat. Yang macam BR1M ini ada yang tak layak tetapi mereka ini dapat.

Saya harap ada kerjasama penyelarasan semula antara BR1M dengan Jabatan Kebajikan supaya isu-isu yang ini hari-hari diperkatakan tetapi jawapan Jabatan Kebajikan sama sahaja. Kawasan saya pun macam itu juga. Selepas itu bila kita *complaint*, ditanya mana nama dia. Saya ingat cara ini telah menyebabkan kerajaan hilang keyakinan dan sokongan rakyat. Saya harap ini dapat diperbaiki. Terima kasih.

**Datin Paduka Chew Mei Fun:** Terima kasih Yang Berhormat Senator. Saya hendak beri maklumat yang tepat di sini. Kalau kita ikut angka sampai ke Disember 2011, penerima bantuan jumlahnya di seluruh negara 487,186 orang dan dengan kalau kita masuk juga bantuan am dari negeri, perbelanjaannya iaitu RM1,529,000,629. Ini angka yang tepat untuk tahun yang lepas.

Kedua, kerajaan kita ini bukan kerajaan atau negara kebajikan. Oleh itu kita tidak dapat beri bantuan seperti apa yang dicadangkan oleh Yang Berhormat Senator tadi. Jikalau kita kerajaan tukar dasar kerajaan supaya kerajaan kita dijadikan negara kebajikan, mungkin itu dapat dipertimbangkan dan

juga sekiranya kerajaan perlu bayar kepada semua yang 60 tahun ke atas, ini bermakna mungkin *income tax* kita juga akan dinaikkan. Okey?

Ketiga, yang rumah batu dan juga ada ASTRO itu bukan sebabnya untuk JKM membatalkan atau memberhentikan bantuan orang tua itu kerana kalau rumah itu untuk kehidupan mereka dan untuk mereka duduk, itu tidak dapat sewa, itu tidak akan jadi satu alasan atau sebab dan juga ASTRO itu kalau dibayar bulanan oleh dia sendiri, itu telah membuktikan dia ada kemampuan untuk bayar. Oleh itu sekiranya itu ditaja oleh orang lain, itu lain kata. Kerajaan atau JKM tidak akan semata-matanya dengan tidak ada alasan yang kukuh kita memberhentikan bantuan itu.

Kenaikan tadi, saya belum jawab soalan Yang Berhormat Senator Dato' Goona itu. Bantuan orang tua, kenaikan itu, begini. Tahun 1994, bantuan orang tua itu RM70. Tahun 1999, naik ke RM100. Tahun 2003, naik ke RM135. Tahun 2006, naik ke RM200. Tahun 2008 naik ke RM300. Ini bermakna kerajaan atau JKM akan sentiasa kaji balik sekiranya ada keperluan, kita akan cadangkan kepada kerajaan. Sekian, terima kasih.

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Tuan Yang di-Pertua, mengapakah Jabatan Kebajikan suruh orang mohon balik? Orang ini sudah dapat bantuan RM300. Cukup tahun dia suruh mohon balik. Sepatutnya yang mana tak layak sahaja kita keluarkan. Saya pergi melawat orang itu *paralyze*, mengapakah tak dapat? Dia kata, "*Saya tengah mohon balik kerana Jabatan Kebajikan suruh mohon balik.*" Sepatutnya benda-benda macam in tak berlaku. Saya harap cara Jabatan Kebajikan bagi bantuan ini patutlah dipinda.

Kedua, boleh tak bantuan BR1M ini sebahagiannya tak layak ambil balik. Sekarang BR1M bagi 7 juta orang. Tarik balik yang tak layak, katakanlah RM500,000 ke RM1 juta, duit itu guna untuk bagi bantuan kebajikan ini kepada mereka yang benar-benar layak.

**Datin Paduka Chew Mei Fun:** Okey, kaji semula itu satu cara untuk kita menyemak balik adakah penerima itu masih layak untuk dapat bantuan kerana ada penerima bantuan JKM ini selepas satu tahun atau lima bulan, mereka dapat berdikari. Maka dengan itu kita akan memberhentikan bantuan itu kerana bantuan diberi oleh JKM itu adalah sementara dan juga berlaku sebelum ini, ada yang telah meninggal dunia. Bantuan orang tua itu masih dimasukkan ke dalam bank mereka dan ini akan jadi satu masalah. Oleh itu kaji semula selepas satu tahun satu cara untuk kita menyemak balik. Sebelum ini saya masih ingat pada sebelum tahun 2004, kalau saya tak silap, kita akan kaji balik tiap-tiap enam bulan dan sekarang kita panjangkan ke-satu tahun. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik terima kasih. Ada lagi?

**Datuk Haji Abdullah bin Mat Yasim:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya cukup tertarik mengenai bantuan daripada JKM ini. Saya tengok cerita, kita ada *machinery*, jentera kerajaan di setiap bahagian, setiap kawasan Parlimen. Saya hendak tanya pihak kementerian, setuju tak jika untuk mengelakkan daripada ketirisan dan kita memberi kepada orang yang layak, yang tak layak kalau kita gunakan *machinery* kerajaan iaitu Pengerusi JKKP yang memberi perakuan, memberi nama ini kepada JKM ataupun kepada kementerian supaya benda ini dapat kita elakkan daripada ketirisan dan dapat kita

beri kepada yang layak. Maknanya kalau kita melalui jentera kerajaan seperti Pengerusi JKPP, saya rasa perkara ini kita dapat atasi. Mohon jawapan daripada kementerian. Terima kasih.

■1020

**Datin Paduka Chew Mei Fun:** Okey, jawapan saya ialah sebenarnya semua permohonan itu kita dapat pengesahan daripada pemimpin setempat termasuk ketua kampung. Sekian, terima kasih.

2. **Datuk Yoo Wei How** minta Menteri Kerja Raya menyatakan, apa panduan atau peraturan untuk agensi kementerian menguruskan krisis, kemalangan dan kecemasan di Lebuhraya Utara-Selatan apabila sebarang kejadian berlaku. Ini kerana masalah kesesakan menjadi lebih teruk berbanding kaedah dahulu di mana pengurusan kementerian dilihat lebih efektif.

**Menteri Kerja Raya [Dato' Sri Haji Fadillah bin Yusof]:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, PLUS Malaysia Berhad sebagai operator lebuhraya terbesar di negara ini sememangnya telah mempunyai tatacara pengendalian piawai ataupun *standard operating procedures* (SOP) tersendiri bagi berhadapan dengan kes-kes kemalangan dan kecemasan yang berlaku di lebuhraya.

Apabila berlaku sesuatu kes kemalangan utama, sebahagian atau keseluruhan dari laluan lebuhraya di kawasan kejadian itu akan ditutup bagi memberi laluan kepada pihak berkuasa untuk memberikan bantuan awal kepada mangsa kemalangan. Ini merupakan keutamaan pihak PLUS pada masa itu di mana ia tentulah akan memberi kesan terhadap pergerakan trafik berikutan timbal balas daripada kejadian kemalangan itu.

Bagi mengurangkan impak kesesakan yang berlaku pada pengguna yang terperangkap akibat kemalangan, pihak pengurusan PLUS kebiasaannya akan mempertimbangkan pembukaan lorong secara *contra flow*, dengan izin, dan pusingan U serta melencongkan aliran trafik ke jalan alternatif yang berhampiran. Di samping itu, PLUS juga turut menempatkan kakitangan tambahan menerusi Pasukan PLUS Ronda yang akan memberi bantuan tambahan dan memantau situasi trafik di tempat kejadian.

Berdasarkan tatacara pengendalian piawai ataupun SOP pihak PLUS, waktu selisih masa ataupun *response time* yang diambil oleh Pasukan PLUS Ronda untuk sampai ke sesuatu lokasi kemalangan ialah selama 20 minit maksimum bergantung kepada faktor tempat dan lokasi kemalangan berlaku.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, masalah kesesakan trafik yang sering terjadi semasa berlaku kes-kes kemalangan di lebuhraya pada masa kini antara lain ialah disebabkan oleh sikap sebilangan pengguna yang tidak prihatin dan mementingkan diri sendiri iaitu dengan menggunakan lorong kecemasan. Keadaan ini akan mengakibatkan bantuan kecemasan daripada pihak berkuasa seperti polis, ambulans dan juga bomba terhalang dan lewat tiba di tempat kejadian. Oleh itu, pengguna dinasihatkan untuk sentiasa mematuhi peraturan yang telah ditetapkan.

Pengguna juga boleh menghubungi talian bebas tol *PLUS Line* di talian 1800-88-000 jika memerlukan bantuan atau untuk melaporkan sebarang kejadian kemalangan yang berlaku. Terima kasih.

**Datuk Yoo Wei How:** Terima kasih diucapkan kepada jawapan daripada Menteri Kerja Raya. Satu insiden terkini telah berlaku di Kilometer 228 Lebuhraya Utara-Selatan pada 22 Mei 2016 di mana disebabkan tindakan seperti yang tadi Menteri cakap pemandu menggunakan lorong kecemasan, maka telah menyebabkan kelewatan ambulans untuk merawat mangsa kemalangan. Ini telah melumpuhkan usaha kerajaan untuk mencapai sasaran Rancangan Malaysia Kesebelas iaitu memperbaiki respons kecemasan daripada 15 minit ke-lapan minit.

Dengan itu soalan tambahan saya, apakah kerjasama yang akan dijalankan dan diluaskan antara kementerian-kementerian bagi memastikan respons kecemasan lapan minit tercapai? Adakah kementerian mempunyai cara pengurusan yang lebih baik lagi untuk menjangkau lokasi yang sering berlaku kemalangan? Sekian, terima kasih.

**Dato' Sri Haji Fadillah bin Yusof:** Terima kasih Yang Berhormat Datuk Yoo Wei How. Memang ini menjadi cabaran besar khususnya kepada PLUS ataupun pengendali ataupun syarikat konsesi lebuhraya sebab mereka sebenarnya tidak ada kuasa daripada segi penguatkuasaan untuk menyaman dan sebagainya. Apa yang ada pada mereka ialah untuk cuba membantu mengawal trafik. Misal kata kalau berlaku kemalangan, pertama sekali mereka akan menghantar pasukan ronda dan juga semua *team* mereka untuk mengawal tempat kemalangan supaya memastikan tidak akan berlaku kemalangan yang kedua. *Condone that area* dahulu, berikan arahan kepada trafik dan sebagainya.

Kedua ialah untuk membuat *traffic management*. Masalahnya ialah kadang-kadang memang apabila pengguna memasuki lorong kecemasan, maka akan tiba berlakunya pasukan penyelamat yang lain seperti ambulans, bomba, polis tidak boleh sampai ke lapangan. Ini menyebabkan berlaku kesesakan yang amat teruk.

Apa yang kita lakukan, pihak PLUS sebenarnya pernah menulis kepada KDN atau Kementerian Dalam Negeri, walaupun ada peronda lebuhraya tetapi jumlahnya mungkin terhad, tidak ramai, jadi mereka minta kuasa supaya diberikan kuasa kepada polis bantuan lebuhraya yang dikendalikan oleh PLUS untuk mempunyai kuasa menyaman. Dengan itu mungkin mereka boleh melakukan penguatkuasaan. Malangnya, mungkin ada sebab tertentu, pihak Kementerian Dalam Negeri tidak memberikan kelulusan untuk polis bantuan ini mempunyai kuasa menyaman disebabkan takut nanti kuasa ini disalahgunakan dan ini mungkin boleh menyebabkan isu-isu lain timbul. Akhirnya perkara ini tidak dapat dilakukan.

Akan tetapi apa yang dilakukan ialah dengan adanya polis bantuan dan juga rondaan yang dibuat oleh PLUS, pengawalan itu dapat dilakukan. Akan tetapi memang untuk membawa pasukan penyelamat, khususnya apabila berlaku kematian. Apabila berlakunya kematian di tapak kemalangan, maka pihak PLUS tidak boleh mengalih mayat disebabkan, pertama sekali, keperluan daripada segi perundangan. Kalau kita mengalihkan, mungkin siasatan diperlukan untuk tuntutan insurans dan sebagainya.

Oleh itu, mereka mesti menunggu pasukan penyelamat datang iaitu *investigating officers*, pegawai penyiasat, pegawai *medical* datang, disahkan dan semua proses itu dapat diadakan barulah pengalihan mayat dapat dilaksanakan. Ini yang kadang-kadang menyebabkan kelewatan untuk *disperse* ataupun mengalihkan kemalangan tersebut dan akhirnya ini menyebabkan kesesakan yang berlarutan.

Apa yang telah kita lakukan ialah Kementerian Kesihatan memang ada permohonan untuk kita tingkatkan daripada segi PLUS untuk menambah termasuk menyediakan ambulans dan pegawai-pegawai kesihatan sendiri. Akan tetapi, disebabkan perkara ini menyebabkan mungkin kadar daripada segi kos yang begitu besar kerana kalau hendak ada ambulans, kita kena ada *medical officers*- yang akhirnya akan mendedahkan pihak PLUS itu sendiri, kalau tidak dikendalikan dengan baik, kepada kemungkinan tindakan undang-undang yang boleh diambil.

Disebabkan ini, maka kita belum dapat memuktamadkan persetujuan dengan pihak Kementerian Kesihatan bagaimana kita hendak tambah baik supaya kita dapat lebih cepat, pertama, menyampaikan perkhidmatan kesihatan dan menyelamat, dan kedua, untuk meleraikan trafik dengan mengalihkan kesan kemalangan di tapak atau di lokasi kemalangan. Itu yang sedang diusahakan. Kita sedang mencari kaedah dan diharapkan kalau dapat kaedah yang terbaik itu, *the medical assistance* dan juga proses penyiasatan dan pengalihan mayat itu dapat kita alihkan dengan cepat dan itu mungkin dapat mengurangkan kesesakan apabila berlaku kemalangan di lebuhraya. Terima kasih.

**Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, saya mempunyai pengalaman di lebuhraya kerana selalu kita balik ke Kedah. Kuala Lumpur-Kedah, Kuala Lumpur-Kedah. Satu malam berlaku kemalangan di mana lori yang membawa kuda terbakar di *highway* dan kuda keluar habis. Jadi apabila kuda keluar ini, manusia tidak ada apa-apa dalam tempat kemalangan itu tetapi kuda ini yang di kiri dan kanan jalan berhenti untuk melihat kuda seperti tidak pernah tengok kuda... [Disampuk] Bukan lumba kuda. Dia berhenti tengok kuda, Yang Berhormat. Dia tidak tengok orang, dia tengok kuda.

Jadi, adakah satu kajian dibuat oleh kementerian Yang Berhormat untuk *educate*, untuk mengajar pemandu-pemandu ini sama ada melalui iklan di televisyen menyatakan jangan tengok ataupun buat macam Jambatan Pulau Pinang adakan pengadang ataupun pegawai-pegawai Yang Berhormat supaya cepat-cepat pergi bubuh kelambu di situ kah, *something that* kita kena tutup? Kalau di England itu kalau *Rolls-Royce* itu mati di tengah jalan, dia ambil kain ditutup dahulu supaya ia tidak memalukan *company Rolls-Royce* itu. Jadi orang tidak berhenti tengok.

■1030

Saya ingin bertanya Yang Berhormat, adakah program-program untuk *educate* pemandu-pemandu di jalan raya ini? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Sri Haji Fadillah bin Yusof:** Terima kasih Yang Berhormat Senator Dato' Mohd Suhaimi. Satu cadangan yang baik. Oleh sebab itu saya ingat pernah berlaku lawak di kalangan rakyat Malaysia. Sebab itu kita tidak boleh jadi johan *Formula 1*. Kalau berlaku *accident* pun kita dok tengok kemalangan



sebab itu kita lambat. Oleh sebab itu Malaysia tidak pernah jadi *champion* dalam *Formula 1* sebab sudah budaya kita suka melihat kejadian ataupun kemalangan.

Satu pandangan secara serius yang saya kira kita boleh diambil untuk kita menambah baik bagaimana kita dapat mengelak daripada bila berlaku kemalangan supaya orang tidak akan leka melihat kepada kemalangan yang boleh menyebabkan berlaku kesesakan lalu lintas. Kalau kita melihat di *highway* memang hadangan tengah memang sudah ada, sama ada ditanam bunga yang tinggi ataupun ada jaringan pagar-pagar yang kita letakkan.

Cuma aliran yang sama akan berlaku di sebelah kiri itu sama ada kita boleh tutup ataupun tidak. Akan tetapi kalau kemalangan besar memang kadang-kadang payah untuk kita elakkan. Misal kata, baru berlaku di sebelah utara di mana berlaku treler melintang jalan, memang payahlah kita hendak tutup treler itu. Akan tetapi *insya-Allah* kita akan mengambil pandangan itu secara serius untuk kita beri cadangan kepada pihak PLUS melihat bagaimana kita dapat menambah baik dengan *condone that area* termasuk menutup keadaan supaya tidak akan menjadi perhatian kepada lalu lintas dan tidak menyebabkan kesesakan. Terima kasih.

**3. Dato' Adam bin Abdul Hamid** minta Menteri Pertahanan menyatakan, apa kejayaan-kejayaan yang dicapai hasil kerjasama tiga buah negara iaitu Malaysia, Indonesia dan Singapura daripada segi mengawal perairan Selat Melaka. Mohon diperinci daripada segi kawalan berkaitan penyeludupan, keselamatan, pemerdagangan manusia dan rompakan di laut.

**Menteri Pertahanan [Dato' Seri Hishamuddin bin Tun Hussein]:** Yang dikasi Tuan Yang di-Pertua. Selat Melaka yang terletak di sepanjang negara-negara pesisirannya seperti Malaysia, Indonesia, Singapura dan Thailand merupakan antara salah sebuah laluan laut paling sibuk di dunia. Ini berdasarkan kepada jumlah kapal yang melaluinya yang meningkat saban tahun. Selat ini merupakan laluan strategik yang menghubungkan dagangan sedunia dan menyediakan jalinan rangkaian dagangan antara pengeluar dan pengeksport antara dunia Timur dan Barat.

Statistik yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut Malaysia telah merekodkan sebanyak 55,957 buah kapal telah melalui Selat Melaka pada tahun 2000. Angka tersebut terus meningkat kepada 80,959 pada tahun 2015. Manakala dari Januari hingga Mei 2016, sebanyak 34,885 buah kapal telah direkodkan. Pada masa yang sama, dianggarkan sejumlah 11 juta tong minyak setiap hari diangkut melalui Selat Melaka dari negara-negara pengeluar di Timur Tengah ke negara-negara Asia Timur seperti China dan Jepun melalui Selat ini.

Melihat kepada statistik kekerapan kapal yang melalui Selat Melaka ini, maka dapat dinyatakan di sini bahawa ia terdedah kepada risiko ancaman keselamatan *non-traditional threat*, dengan izin, seperti rompakan laut dan pelanunan. Justeru, keselamatan pelayaran kapal-kapal yang melalui selat ini perlu diberi perhatian. Bagi menjamin keselamatan di Selat Melaka dapat dikekalkan, Kerajaan Malaysia telah mengambil inisiatif dengan mengadakan beberapa siri perbincangan dengan negara-negara pesisir Selat Melaka iaitu Indonesia dan Singapura. Susulan daripada persetujuan ketiga-tiga negara tersebut,

*Malacca Straits Patrol* (MSP) dengan izin, telah ditubuhkan secara rasminya pada 21 April 2006. Manakala pada 18 September 2008, Thailand secara rasminya turut menganggotai kerjasama tersebut. Penubuhan MSP merangkumi pelaksanaan pendekatan seperti berikut:

- (i) melaksanakan rondaan terkoordinasi, *coordinated sea patrol* di bawah inisiatif *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP). Rondaan ini dilaksanakan oleh negara-negara anggota di dalam wilayah maritim negara masing-masing secara berterusan;
- (ii) melaksanakan pengawasan ruang udara di kawasan Selat Melaka di bawah inisiatif *Eyes in the Sky* (EiS). Pengoperasian ini melibatkan rondaan bersama *joint patrol* negara-negara anggota dalam sebuah pesawat. Untuk pengoperasian ini, sebanyak 28 penerbangan telah di atur gerak setiap bulan secara bergilir-gilir di antara negara-negara anggota; dan
- (iii) pertukaran dan perkongsian maklumat perisikan di kalangan negara-negara anggota di bawah *Intelligence Exchange Group* (IEG). Negara peserta dapat menggunakan maklumat perisikan yang diperolehi untuk kawalan operasi di kawasan tanggungjawab KTJ masing-masing secara lebih efektif dan secara lebih berkesan.

MSP ini dikoordinasikan oleh angkatan tentera. Setiap negara melalui jawatankuasa-jawatankuasa yang ditubuhkan iaitu *Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* yang bersidang sekali setahun, dan *MSP Joint Working Committee* yang bersidang dua kali setahun.

Mengikut statistik yang dikeluarkan oleh Markas Pemerintahan Armada TLDM sebelum pelaksanaan MSP, jumlah kes pelanun dan rompakan laut yang direkodkan dari tahun 2000 hingga 2005 sebanyak 186 kes. Setelah pelaksanaan MSP pada tahun 2006, jumlah kes yang direkodkan telah mencatatkan penurunan yang begitu ketara iaitu hanya 37 kes sepanjang 10 tahun iaitu dari tahun 2006 hingga 2015. Bagi tahun 2016 setakat bulan Mei, tiada sebarang kejadian dilaporkan.

Tuan Yang di-Pertua, kejayaan MSP ini dilihat boleh dijadikan model dalam membentuk rangka kerjasama antara Malaysia, Indonesia dan Filipina di Laut Sulu memandangkan ancaman keselamatan di Laut Sulu tidak mampu ditangani oleh sesebuah negara sahaja. Bagi memperhalus kerjasama di Laut Sulu ini, ketiga-tiga Menteri Pertahanan telah bersetuju untuk mengadakan mesyuarat tiga hala minggu depan iaitu pada 19 hingga 20 Jun 2016 di Manila. Mesyuarat ini susulan kepada dua siri perbincangan sebelum ini melibatkan Menteri Luar Negeri Malaysia, Filipina dan Indonesia di Yogyakarta serta mesyuarat antara Menteri-Menteri Pertahanan ketiga-tiga negara di Laos pada penghujung Mei yang lalu.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali sukalah saya tegaskan di sini, pihak kerajaan sentiasa prihatin dan komited dalam memastikan keselamatan dan kedaulatan negara sentiasa terpelihara daripada sebarang bentuk ancaman. Dalam keadaan ekonomi yang tidak menentu, fokus dan tumpuan kita kepada teras dan tanggungjawab ini tidak akan kita kompromi *insya-Allah*.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Sila.

**Dato' Adam bin Abdul Hamid:** Saya mengucapkan terima kasih atas jawapan Yang Berhormat Menteri. Saya suka mengingatkan pada diri saya Tuan Yang di-Pertua, juga kepada Ahli-ahli Dewan dan juga semua masyarakat Malaysia bahawa kalau tidak ada apa-apa berlaku, itu menunjukkan bahawa kerajaan kita, Kementerian Pertahanan terutamanya telah menjalankan kerjanya dengan sangat baik [Tepuk]

Kadang-kadang kita manusia lupa. Kita ingat kalau tidak berlaku apa-apa, macam kita tidak kerja. Soalan saya, jadi saya mengucapkan tahniah, syabas dan pandangan jauh yang diutarakan oleh kerajaan kita untuk menangani isu keselamatan di Lautan Sulu adalah sangat dialu-alukan. Kita hendak tengok dalam jangka masa dua, tiga tahun ke hadapan ini, masalah keselamatan di Sabah, di Sarawak dapat kita tangani dengan baik dan selesai masalah berbangkit sekarang ini.

■1040

Apa yang saya hendak tanya ialah, oleh sebab negara kita perairannya luas, dari Kelantan bawa ke Selat Melaka, Sabah, Sarawak berhadapan dengan perairan, adakah Kementerian Pertahanan merancang untuk membangunkan aset yang lebih baik daripada segi TLDM kita? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Seri Hishammuddin bin Tun Hussein:** Terima kasih Yang Berhormat Senator Dato' Adam dan terima kasih bagi pihak MINDEF dan ATM. Ini mungkin Muafakat Johor bulan Ramadhan Al-Mubarak.

Yang Berhormat Senator Dato' Adam, saya setuju sangat bahawa keutamaan mesti diberikan kepada kawasan-kawasan tumpuan dan pada masa ini yang amat membimbangkan kita ialah di Perairan Sulu khususnya dalam konteks keselamatan di Sabah. Apa yang menular di Selatan Mindanao contoh, di mana Abu Sayyaf dan juga Nur Misuari telah pun berbaihah menyokong ISIL. Kedudukan proses damai yang masih lagi belum dapat dimuktamadkan merupakan sesuatu yang memerlukan kerjasama yang rapat di antara negara-negara yang terlibat dan ini merupakan sesuatu inisiatif yang telah dibincangkan di peringkat Menteri-Menteri Pertahanan ASEAN baru-baru ini di Laos. Ini juga ada kaitan rapat dengan inisiatif yang kita hendak cuba laksanakan di Lautan Sulu bersandarkan kepada kejayaan kita di Selat Melaka.

Jawapan saya kepada soalan asal tadi, kejayaan kita di Selat Melaka dan ini boleh dijadikan templat untuk memastikan bahawa kerjasama di antara Filipina, Indonesia dan Malaysia di Selat Sulu dapat dipersetujui bersama dalam masa yang terdekat. Ini penting kerana ancaman baru yang bukan tradisi dan melibatkan ketidakstabilan bukan sahaja di negeri Sabah atau di Lautan Sulu, mungkin menjejaskan kestabilan di rantau ini menuntut semua negara di ASEAN memikirkan *hotspots* atau *flash points*, dengan izin, yang perlu diberi tumpuan. Saya akan bersama-sama dengan Bapak Ryamizard dan juga *Secretary Gazmin* di Manila minggu depan.

Hasil daripada perjumpaan kita di Laos, pagi tadi saya sempat berbincang dengan Ketua Pengarah MKN dan juga nak melibatkan ESSCOM sekali. Cabaran kita ialah bagaimana kita dapat menyelaraskan semua agensi keselamatan di negara kita dahulu dan kemudiannya bagaimana kita

dapat menyelaraskan negara-negara yang berkepentingan. *Insyah-Allah* itu akan kita lakukan dalam masa terdekat.

Soalan kedua yang berhubung kait dengan aset. Saya telah nyatakan sebelum ini bahawa tidak ada sebuah negara yang mempunyai aset yang secukupnya untuk berhadapan dengan ancaman-ancaman yang dunia hadapi pada hari ini. Tengok saja apa yang berlaku di Orlando baru-baru ini di Amerika Syarikat. Apa yang menular di Timur Tengah, berapa banyak aset yang ada kepada negara-negara mereka mungkin tidak mampu untuk menangani ancaman-ancaman baru yang sebelum ini dunia tidak pernah lihat pun. Cuma kelebihan yang ada kepada kita di rantau ini ialah *centrality* ASEAN.

Bagaimana negara-negara ASEAN, sepuluh buah negara ini dapat bekerjasama rapat, berkongsi bukan sahaja maklumat dan risikan tetapi berkongsi aset seperti apa yang kita lakukan di Selat Melaka tadi. Ini saya rasa formula yang terbaik, ini saya rasa tidak ada di dalam tangan rantau-rantau lain atau platform-platform lain dan ini memerlukan kepimpinan. *Alhamdulillah* setakat hari ini Malaysia telah menunjukkan kepimpinannya dalam konteks keharmonian, kestabilan, keamanan di rantau kita. *Insyah-Allah* ia akan berterusan.

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** [*Bangun*]

**Timbalan Yang di-Pertua:** Sila. Saya bagi peluang wanita dulu, sila.

**Datuk Norliza binti Abdul Rahim:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana bagi peluang kepada wanita. Wanita juga ingin melibatkan diri dalam pertahanan. Saya juga ingin mengucapkan tahniah kepada Menteri Pertahanan kerana telah berjaya menyelesaikan banyak masalah keselamatan di negara kita. Tahniah Yang Berhormat Menteri.

Soalan saya, tadi kita dengar bagaimana mekanisme yang digunakan untuk menyelamatkan Selat Melaka. Jadi saya hendak bertanya, bagaimana kementerian dapat menangani provokasi di Laut China Selatan yang mana dibuat sendiri oleh tentera daripada negara China. Keduanya, saya hendak tanya adakah kita menggunakan kapal-kapal selam dalam menangani isu-isu ini. Terima kasih.

**Dato' Seri Hishammuddin bin Tun Hussein:** Terima kasih Yang Berhormat Senator Datuk Norliza. Satu soalan yang cukup kompleks, Laut China Selatan. Setakat hari ini bukan ada formula yang dapat kita lihat mampu menyelesaikan geopolitik, pertimbangan geopolitik kuasa-kuasa besar di Lautan China Selatan. Cuma pendirian Malaysia daripada awal lagi tuntutan-tuntutan bertindih, pendirian kita dalam konteks COC dan DOC, pihak Wisma Putra pun telah membuat pendirian yang jelas, mendapat sokongan yang tidak berbelah bagi daripada *MinDef*. Di peringkat *MinDef*, yang membimbangkan kita ialah peningkatan aset-aset ketenteraan, bukan sahaja daripada China tetapi daripada konteks negara-negara lain di Laut China Selatan.

Ini kita pantau secara dekat dan kita telah pun menyatakan pendirian kita bahawa kita tidak mahu melihat *the buildup of military assets* di Lautan China Selatan. Ini merupakan tanggungjawab khusus kepada *Ministry of Defence*. Satu cara bagaimana kita nak tangannya, dua buah kapal selam tidak mencukupi untuk berdepan dengan Tentera Laut China dan Amerika Syarikat yang berpangkalan di Selatan China dan *Hawaii* tetapi penting bagaimana kita menunjukkan kepimpinan dalam konteks

ASEAN. Baru-baru ini apabila sepuluh orang menteri pertahanan berkumpul di Laos, kita telah menekankan bahawa ASEAN *centrality* merupakan sesuatu yang tidak boleh kita kompromi.

*Insya-Allah solidarity* yang ada di ASEAN ini mampu mengizinkan kita menyelami, meniti, mengikuti landskap yang cukup kompleks pada hari ini. Setakat hari ini, saya boleh beri jaminan kepada Dewan yang mulia ini bahawa ia masih lagi dalam keadaan yang dapat kita meniti dan menanganinya. Apa yang saya bimbang bukan berdepan dengan China atau Amerika Syarikat, yang saya bimbang berdepan dengan negara-negara ASEAN sendiri yang semuanya ada tuntutan masing-masing. Kalau kita sesama kita tidak dapat mempertahankan ASEAN *centrality*, bagaimana kita hendak berdepan dengan kuasa-kuasa besar yang disebutkan tadi.

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Terima kasih Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak ucapkan tahniah kepada Menteri Pertahanan kerana prestasi yang amat baik dalam menjaga keselamatan negara.

Dalam kes Selat Melaka, dulu memang banyak. Setiap tahun sampai dipanggil Melaka *pirate* tetapi saya kata masa itu Indonesia *pirate* lah kerana ada isu kemiskinan. Itu fasal banyak berlaku rompakan di laut. Akan tetapi bila hubungan kita dengan Indonesia bertambah baik, kita labur kelapa sawit, kemudian kita banyak ambil pekerja Indonesia, jadi akhirnya rakyat bertambah selesa maka isu *pirate* berkurangan. Sekarang berlaku *pirate* di Sulawesi, sebab utama saya melihat ialah isu kemiskinan. Saya selalu pergi juga ke Philippines kerana dunia Melayu Islam dan memang ramai orang miskin. Mereka nak cari makan susah, oleh sebab itu mereka terpaksa merompak di laut.

Saya hendak tanya, adakah Yang Berhormat guna cara kita di Selat Melaka dulu. Orang Malaysia melabur di sebelah selatan Filipina. Mereka minta kita tanam kelapa sawit, tanam kelapa, tanam nanas dan macam-macam tetapi kita takut kerana keselamatan di sana masih lagi belum terjamin.

#### ■1050

Jadi kalau kita dapat melabur di sana minta tentera sana jaga kita, ada perjanjian bawah ASEAN *Economic Community* saya percaya keadaan akan bertambah baik. Kalau kita ambil pula ramai pekerja yang sesuai bekerja di negara kita, jadi mereka hantar balik duit dia ataupun dalam bidang nelayan, kita kekurangan ikan sekarang. Jadi kita minta supaya Filipina setuju kita ambil ikan dia secara berkongsi. Jadi penduduk sana dapat kerja saya percaya akhirnya mereka tidak perlu lagi merompak lagi di laut. Jadi pendekatan-pendekatan ini yang telah digunakan di Selat Melaka yang telah berjaya. Saya hendak tanya kalau ini juga dapat kita laksanakan saya yakin masa depan Filipina dan Malaysia akan bertambah baik.

Soalan saya yang terakhir Indonesia masih lagi hendak menuntut, maaf saya, Filipina masih lagi hendak menuntut Sabah dan Sarawak. Jadi apa kedudukan sekarang ini? Kalau ini pun dapat diselesaikan saya percaya lanun-lanun di Sibu pun akan berkurangan. Terima kasih.

**Dato' Seri Hishammuddin bin Tun Hussein:** Kenyataan Yang Berhormat Tan Sri tadi tepat sangat kerana selain daripada pendekatan ketenteraan, *soft diplomacy*. Khususnya dalam konteks

pembangunan ekonomi untuk jangka masa sederhana dan panjang merupakan sesuatu yang perlu kita beri tumpuan.

Saya setuju bahawa punca banyak keganasan dan kesanggupan pihak-pihak tertentu melakukan benda-benda yang mungkin tidak berlaku kalau sekiranya mereka tidak daif dan mereka mempunyai pendidikan. Ini tidak akan menjejaskan keselamatan dan keamanan di rantau ini. Jadi cara bagaimana kita hendak membangunkan sama ada Selatan Filipina atau Selatan Thailand, pihak Rohingya di Myanmar dan pihak-pihak lain yang memang puncanya kedaifan. Ini memerlukan pelaburan bukan sahaja daripada negara kita tetapi dalam konteks pembangunan ummah.

Saya sempat juga berbincang dengan negara-negara Islam yang lain yang sekarang ini melihat rantau kita ini sebagai sebuah rantau yang strategik. Tidak ada sebabnya mereka tidak boleh membantu, membangunkan kawasan-kawasan ini kerana untuk kita selagi kawasan-kawasan yang saya sebutkan tadi masih lagi tidak stabil dan hala tuju proses pendamaian di Selatan Filipina dan Selatan Thailand tidak nampak jelas lagi dapat dimuktamadkan.

Saya percaya bahawa sukar untuk syarikat-syarikat kita untuk membuat pelaburan. Mungkin apa yang saya sedang bincangkan dengan kepimpinan di negara-negara lain yang sekarang ini memerhati dan mengintai pembangunan di rantau ini. Saya minta mereka memberi tumpuan sedikit kepada kawasan-kawasan yang disebutkan oleh Yang Berhormat Senator Tan Sri tadi. Memang tepat selain daripada pendekatan ketenteraan *soft diplomacy*, pendidikan dan ekonomi juga mesti diberikan tumpuan. Ini memerlukan penglibatan banyak negara dan saya tengok boleh dijadikan sebagai *win-win formula* untuk semua, *insya-Allah* doakan.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Saya tidak perlulah panjang lebar lagi. Tahniah diberi oleh warga kami di sini tadi atas kerja baik Yang Berhormat tadi. Saya pun tidak boleh cakap lebih-lebih angkat sangat Yang Berhormat nanti orang seperti Yang Berhormat Dato' Sri Khairudin bin ES Samad, Yang Berhormat Datuk Haji Yahaya bin Mat Ghani @ Abbas semua itu ingat saya hendak pangkat. Itu tidak adalah [*Ketawa*] Dia ingat saya hendak pangkat, tidak ada, itu sudah jelas... [*Disampuk*] Jelas bahawa *your performance* sangat terbaik, itulah diperkatakan.

Saya juga ingin katakan ada satu ketika itu saya tengok TV ramai anak-anak muda di mana nampak Yang Berhormat Dato' Seri Hishammuddin bin Tun Hussein pakai uniform. So, anak muda itu, "*Eh! Saya agak betulkah Menteri aku ini, macam seorang Jeneral.*" Jadi inginlah saya juga menyatakan dalam bulan Ramadhan ini paksi kerajaan kita ini ialah kesetiaan, jujur, itu dia. Perajurit yang dipimpin oleh seorang Menteri itu tadi yang ada paksi setia dan jujur. Apakah jadi kepada negara kalau tidak jujur? Kejujuran dan kesetiaan ini berpaksi kepada orang yang beriman. Orang beriman ini orang yang tidak mungkar, yang setia pada iman. Hati dia selalu bersyukur. Lihat sahaja hari ini apa jadi kepada pemimpin yang tidak setia. Bak kata pantun orang Melayu Yang Berhormat. Maaf Yang Berhormat, boleh?

**Beberapa Ahli:** Boleh.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Berbunyi...

*Bukan bunga sebarang bunga,  
Bunga melur hidupnya subur,  
Orang jujur jiwanya lega,  
Dalam hidup sentiasa bersyukur [Tepuk]*

Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri.

**4. Tuan Chia Song Cheng** minta Menteri Perdagangan Dalam Negeri Koperasi Dan Kepenggunaan menyatakan apakah statistik terbaru bagi pendaftaran Kad Diskaun Siswa 1 Malaysia (KADS1M) di semua Institusi Pengajian Tinggi dan apakah langkah yang boleh diambil oleh kementerian untuk memperluaskan manfaat KADS1M dan meringankan beban pelajar daripada segi kewangan.

**Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan [Dato' Seri Hamzah bin Zainudin]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kad Diskaun Siswa 1 Malaysia (KADS1M) telah dilancarkan pada 2 Julai 2012. Bertujuan untuk membantu meringankan perbelanjaan para siswa di institusi pengajian tinggi (IPT) awam dan juga swasta. Sejak pelancaran sebanyak 1,998,000 KADS1M telah diedarkan di seluruh negara secara percuma kepada para pelajar IPT di seluruh negara kita. Pemegang KADS1M layak untuk menerima diskaun yang ditawarkan oleh rakan dagang atau *merchant* di antara 2% hingga 60% bagi pembelian barangan dan perkhidmatan terpilih dan tertakluk kepada kadar terma serta syarat yang telah ditetapkan.

Inisiatif ini tidak melibatkan tambahan kos kepada perbelanjaan kerajaan. Sebaliknya penglibatan rakan dagang dalam inisiatif KADS1M adalah berbentuk tanggungjawab sosial korporat atau *corporate social responsibility* dan cetakan kad ditaja oleh Bank Rakyat. Sehingga November 2015 terdapat 408 orang rakan dagang telah menyertai inisiatif KADS1M meliputi 13 segmen perniagaan, antaranya makanan dan minuman, buku dan alat tulis, penginapan dan pengangkutan serta produk perkhidmatan kesihatan. Pemegang-pemegang KADS1M juga layak menikmati diskaun yang ditawarkan oleh lebih 2,000 orang rakan dagang di bawah Program *1Malaysia Diskaun Card* (1MDC). KPDNKK akan menambah penyertaan lebih banyak rakan dagang dari semasa ke semasa serta menggalakkan para pelajar dan ibu bapa untuk mengemukakan cadangan-cadangan kepada kementerian.

Selain itu kementerian dengan Bank Rakyat secara usaha sama telah menghasilkan inisiatif baru KADS1M debit di mana pelajar menikmati diskaun dan keistimewaan tambahan dari *merchant MasterCard* yang terdapat di dalam dan luar negara, menikmati promosi dan kempen Bank Rakyat serta kemudahan akaun simpanan Bank Rakyat. Maklumat lanjut boleh diperolehi di portal KADS1M di alamat [www.1pengguna.com](http://www.1pengguna.com) dan bagi sebarang aduan atau pertanyaan pemegang KADS1M bolehlah menyalurkan terus kepada KPDNKK menerusi talian yang telah disediakan. Terima kasih.

**Tuan Chia Song Cheng:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih diucapkan kepada Menteri yang telah menjawab soalan saya. Saya juga mengucapkan setinggi-tinggi terima kasih kepada kementerian yang berkenaan yang telah melaksanakan inisiatif ini yang mana kita nampak memang dapat meringankan beban kos sara hidup pelajar universiti awam dan juga swasta terutamanya biasiswa kerajaan telah dihadkan.

## ■1100

Dengan itu, soalan tambahan saya kepada kementerian ini ialah apakah langkah yang telah dijalankan oleh kementerian untuk meningkatkan kesedaran pelajar mengenai manfaat KADS1M ini dan usaha untuk memastikan bahawa tidak ada penyalahgunaan dengan KADS1M oleh pelajar dan syarikat yang menyertai. Sekian, terima kasih.

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya bersetuju bahawa KADS1M ini dapat meringankan bebanan, walaupun tidak banyak tetapi sekurang-kurangnya dapat membantu mereka. Terutamanya, pelajar-pelajar untuk membeli alat tulis, buku-buku dan juga beberapa item-item yang lain untuk meringankan kos sara hidup mereka. Walau bagaimanapun, kadangkala apa pun yang kita buat masih lagi tidak diterima baik oleh sebab mungkin kurang *awareness* tentang pelajar-pelajar. Saya menyarankan supaya pelajar-pelajar melalui Persatuan Mahasiswa Pelajar-pelajar untuk bekerjasama dengan KPDNKK bagi menentukan KADS1M ini dapat diterima baik oleh semua pelajar sama ada pelajar IPT awam ataupun swasta.

Maka, kalau ini dapat kita buat, *insya-Allah* mereka tidak menyalahgunakan. Sebagai contoh, KADS1M ini boleh digunakan untuk mendapat diskaun membeli tiket pengangkutan ERL. Akan tetapi suatu ketika dahulu telah banyak disalahgunakan oleh beberapa orang mahasiswa menyebabkan mereka menarik balik diskaun terhadap pelajar-pelajar tersebut. Walau bagaimanapun, atas sikap keprihatinan kerajaan, kita dapat berbincang semula dengan ERL dan kad diskaun ini dapat digunakan semula oleh pelajar-pelajar kita. Jadi, maka sebab itu, kita minta supaya tidak disalahgunakan oleh mana-mana pelajar dalam kegunaan KADS1M di seluruh negara. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Sila.

**Dato' Mohd Salim bin Sharif @ Mohd Sharif:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Pertamanya, terima kasih kepada Menteri KPDNKK kerana seorang sahaja Menteri tanpa Timbalan. Jadi, kalau dia hadir itu kalau boleh lebih soalan ditanya sebab Timbalan Menteri tidak ada. Jadi, kalau tidak ada Menteri, maknanya soalan tidak boleh jawab. Jadi, hari ini diberi peluang kerana Menteri hadir hari ini.

Saya ucapkan tahniah kepada Menteri kerana wujudnya KADS1M ini lebih beri potongan diskaun kepada pelajar-pelajar yang mungkin banyak meringankan beban kepada pelajar-pelajar. Akan tetapi apa yang saya lihat daripada segi rakan dagangan ini perlu ditambah, disebarluaskan, kad ini boleh digunakan di kawasan-kawasan yang di mana tempat untuk membeli dan sebagainya di kawasan-kawasan luar bandar juga. Oleh sebab pusat pengajian ini terdapat juga macam UiTM kawasan-kawasan yang mungkin bukan bandar tetapi boleh gunakan kad tersebut.

Keduanya, soalan saya hendak menyentuh sedikit soal Kedai Rakyat 1Malaysia. Hari ini kita tahu bahawa Kedai Rakyat 1Malaysia dimonopoli oleh sebuah syarikat iaitu Mydin. Saya lihat syarikat ini tidak menawarkan ataupun dia rasa tidak ada persaingan. Adakah Kementerian KPDNKK ingin mewujudkan lebih ramai, lebih banyak syarikat yang mahu bersama-sama dalam membangunkan Kedai Rakyat 1Malaysia ini agar barang ini ada pilihan. Kalau tidak, itulah barangnya dan kadang-kadang barang ini bila tidak ada saingan, kualitinya juga kurang. Jadi, bila ada persaingan dengan kedai-kedai lain, diberi



hak ataupun diberi turut sama membangunkan Kedai Rakyat 1Malaysia ini. Ini juga akan dapat meringankan kos beban hidup rakyat di kampung. Terima kasih.

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Tuan Yang di-Pertua, pertama saya bersetujulah rakan dagang perlu kita tambah supaya dapat memberikan kemudahan yang lebih kepada mahasiswa, pelajar-pelajar kita. Bukan itu sahaja, bila rakan dagang ini kita tambah melalui kad pengguna yang dikeluarkan oleh Bank Rakyat ini, sudah ada 2,000 orang rakan dagang, melebihi 2,000. Ini juga boleh digunakan oleh rakyat keseluruhan dalam negara kita, bukan semestinya pelajar. Itu kita juga adakan. Mydin juga ada menyertai sebagai rakan dagang melalui kad pengguna, kad diskaun yang kita keluarkan untuk pelajar. Walau bagaimanapun, ada kadangkala persoalan diberikan kepada KPDKK, mengapa Mydin tidak membantu untuk memberikan diskaun yang lebih kerana kita telah membantu mereka melalui Kedai Rakyat 1Malaysia. Saya hendak jelaskan, Kedai Rakyat 1Malaysia ini pada asalnya memang betul kita berikan hanya kepada Mydin.

Walaupun bagaimanapun, dalam tinjauan saya, saya merasakan bahawa mungkin ada baiknya kalau kita berikan juga peluang-peluang ini kepada *supermarket* yang lain untuk kita jadikan juga sebagai Kedai Rakyat 1Malaysia. Supaya ada persaingan, supaya tidak timbul lagi persoalan-persoalan yang mengatakan barang-barang yang kurang kualiti seperti yang disampaikan oleh Yang Berhormat Dato' Salim tadi. Maka, sebab itu saya rasa lebih baiklah kita tentukan rakan dagang ditambahkan tadi. Walaupun Mydin juga telah memberikan kad diskaun, saya sedang bekerja rapat dengan *supermarket*, *hypermarket* yang lain untuk memberikan juga peluang-peluang supaya kad diskaun ini boleh digunakan di *hypermarket*, *supermarket* yang lain. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih, lagi ada? Sila.

**Dato' Haji Abdul Rahman bin Mat Yasin:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan saya kepada Yang Berhormat Menteri, kalau KADS1M ini dapat diberi kepada mahasiswa dan apakah kerajaan ada cadangan, langkah yang diambil untuk meringankan beban rakyat keseluruhannya. Terutamanya, yang B40 ke bawah, golongan OKU dan sebagainya untuk mereka ini dapat menikmati diskaun di *hypermarket*, *supermarket*, Mydin dan sebagainya. Ini lebih menyeluruh dan kita yakin dan percaya rakyat akan lebih suka kepada kita, khususnya kerajaan dan parti yang memerintah. Terima kasih.

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Senator meminta supaya kita juga membantu rakyat, terutamanya kumpulan B40 ini untuk menikmati kegunaan kad-kad diskaun yang kita keluarkan. Betul, kita telah pun ada program melalui kad pengguna yang saya sebutkan tadi. Kita ada program yang kita namakan program *1Malaysia Discount Card* (1MDC). 1MDC ini merangkumi melebihi 2,000 orang rakan dagang di seluruh negara. Kita hendak menambahkan lagi. Dalam perbincangan kita dengan rakan dagang ini, mereka meminta supaya program yang menggunakan konsep CSR iaitu *corporate social responsibility* ini ditukar supaya mereka juga mendapat *benefit* nya, supaya ada *win-win* di antara rakan dagang dan juga pengguna yang dapat menikmatinya supaya diskaun itu boleh kita berikan lebih besar lagi daripada apa yang kita buat sekarang ini.

Ini adalah dalam perbincangan, walau bagaimanapun tentang inisiatif yang akan kita buat bersama dengan rakan dagang ini, saya memerlukan keputusan daripada MoF dan banyak kementerian yang lain. *Insyah-Allah* program ini akan memberikan satu kebaikan yang lebih baik untuk rakyat dalam negara kita. Terima kasih.

■1110

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Saya dapati akhir-akhir ini tindakan Yang Berhormat Menteri memberi kesan baik dan saya nampak Yang Berhormat ini cepat bekerja. Sambil di Perak itu, hadir juga dia melaksanakan tugas itu. Jadi kami doakanlah supaya memberi kesan. Saya nampak nyatanya. Yang benar itu benar. Tidak lebih daripada itu. Oleh sebab itu Yang Berhormat, *you* bergerak akar umbi. Yang bergerak akar umbi ini. Orang kampung kita, orang tidak berduit. Jadi tahniah, terus melaksanakan amanah yang diberi oleh kerajaan. Terima kasih. Saya hendak pergi pula kepada soalan nombor lima. Sila.

5. **Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah** minta Menteri Wilayah Persekutuan menyatakan, adakah usaha untuk memberi sagu hati atau pampasan terhadap pemilik kenderaan dan rumah kediaman yang terlibat dengan banjir kilat yang berlaku disebabkan masalah sistem perparitan yang tidak sempurna baru-baru ini.

**Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan [Dato' Dr. Loga Bala Mohan A/L Jaganathan]:**

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya menjawab soalan ini bersekali dengan lima lagi soalan berkaitan yang turut menyentuh perkara yang sama daripada Ahli-ahli Yang Berhormat berikut. Yang Berhormat Datuk Dr. Lucas bin Umbul dan Yang Berhormat Datuk Seri Boon Som A/L Inong pada 16 Jun 2016; Yang Berhormat Dato' Mohd Salim bin Sharif, Yang Berhormat Tan Sri Dato' Haji Abdul Rahim bin Haji Abdul Rahman dan Yang Berhormat Dr. Ariffin bin S.M. Omar pada 21 Jun 2016.

Tuan Yang di-Pertua, butiran kejadian banjir kilat di Kuala Lumpur. Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, kejadian banjir kilat di Kuala Lumpur yang berlaku pada petang 12 Mei, Khamis akibat hujan lebat yang turun pada jam 6.45 petang selama dua jam. Banjir kilat terjadi di Jalan Tuanku Abdul Halim atau Jalan Duta, dan Jalan Pantai Baharu Universiti. Sistem sungai-sungai utama yang berada dalam kawasan Kuala Lumpur adalah sepanjang 32.8 kilometer. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) bertanggungjawab untuk menjalankan kerja-kerja pembersihan sungai manakala kerja penyelenggaraan struktur dan kapasiti sungai adalah di bawah bidang kuasa Jabatan Pengairan dan Saliran Malaysia (JPS). Terdapat 13 buah kolam takungan banjir di bawah penyelenggaraan JPS, manakala 13 buah kolam takungan banjir lagi adalah di bawah penyelenggaraan DBKL.

Punca utama berlaku banjir kilat adalah disebabkan oleh jumlah hujan yang turun melebihi kapasiti tadahan yang boleh ditampung di kawasan Kuala Lumpur sebanyak 70 milimeter. Pada hari kejadian, jumlah hujan yang direkodkan oleh Jabatan Pengairan dan Saliran Wilayah Persekutuan (JPSWP) dalam tempoh dua jam sebanyak 106.5 milimeter, di mana hujan lebat telah mengakibatkan

paras air naik secara mendadak dan berlaku banjir kilat di Kuala Lumpur khususnya di kedua-dua kawasan yang dinyatakan.

Paras air didapati naik di atas jalan bermula dari susur Jalan Duta menghala ke selatan berdekatan persimpangan memasuki Jalan Semantan. Paras air meningkat sehingga tiga kaki di kawasan ini dalam masa 30 minit selepas hujan bermula. Pada waktu ini terdapat peningkatan jumlah trafik memasuki kawasan tersebut yang telah mengakibatkan kesesakan lalu lintas dan berlaku kenderaan tersekat dalam aliran air tersebut. Air mula surut dalam masa 30 minit dan keadaan trafik mula lancar bergerak keluar dari kawasan ini. Di kawasan ini terdapat kerja-kerja perparitan induk yang sedang dilaksanakan oleh pihak DBKL dan dijangka siap sepenuhnya pada 1 Ogos 2016 kelak.

Banjir kilat di Jalan Pantai Baharu adalah berpunca daripada limpahan air Sungai Anak Batu, Sungai Pantai dan dari Kolam Rekreasi Universiti Malaya dan kawasan bukit, hutan simpan berhampiran. Di samping itu juga terdapat *bottleneck* Sungai Pantai berhampiran Kolam Rekreasi Universiti Malaya yang menyebabkan laluan air tidak lancar dan mengakibatkan limpahan air memenuhi sekitar padang, pos kawalan utama Universiti Malaya hingga ke Jalan Pantai Baharu.

Air juga didapati bertakung di kawasan ini kerana ketidakupayaan untuk mengalir keluar ke Sungai Klang disebabkan *flood gate* telah berfungsi secara automatik apabila paras air Sungai Klang mencapai tahap berjaga-jaga. Lanjutan daripada itu, beberapa buah kenderaan telah ditenggelami air. Air surut dalam masa 30 minit kemudian dan keadaan lalu lintas kembali sedia kala. Daripada kejadian ini, didapati bahawa Kolam Takungan Banjir Universiti Malaya tidak diselenggara dengan sempurna. Pembangunan pesat di kawasan Universiti Malaya telah menjana jumlah air larian hujan yang tinggi dan tidak dapat menampung kapasiti aliran air hujan semasa.

Bagi kawasan Jalan Tuanku Abdul Halim atau Jalan Duta pula, longkang-longkang telah pun dibersihkan pada 2 dan 3 Mei yang selepas itu mengikut jadual kekerapan sekali sebulan, manakala pembersihan longkang-longkang terakhir sebelum kejadian di Jalan Pantai Baharu pula adalah pada 20 April 2016. Pembersihan sapuan jalan juga telah dilakukan setiap hari di kawasan Jalan Tuanku Abdul Halim dan Jalan Pantai Baharu. Tahap kebersihan dan pengurusan sisa pepejal semasa kejadian banjir juga adalah memuaskan mengikut skop tugas dan frekuensi kerja syarikat konsesi.

Berikutan kejadian banjir kilat di Jalan Tuanku Abdul Halim atau Jalan Duta, paip *armco* 3.9 meter darab 2.4 meter sedia ada di Taman Botani Perdana sepanjang 50 meter daripada *culvert corrugate*, 5.5 meter darab 3 meter yang mempunyai ukuran yang lebih besar telah diganti. Di samping itu kolam takungan banjir yang perlu dibina bersebelahan Jalan Tuanku Abdul Halim selain membina *culvert* melintasi Lebuhraya Sultan Iskandar sehingga ke Taman Botani Perdana. Manakala di Jalan Pantai Baharu pula, pihak Universiti Malaya diminta menjalankan kerja-kerja penyelenggaraan kolam takungan banjir dengan segera. Pihak DBKL akan mempertingkatkan sistem aliran di jajaran Sungai Anak Air Batu dan Sungai Pantai sehingga ke Sungai Klang dengan mengadakan sistem pam di pertemuan Sungai Pantai dan Sungai Klang supaya kapasiti sistem perparitan di tadahan ini dapat menampung air hujan melebihi hingga 70 milimeter.

Pihak DBKL juga akan menaik taraf sistem koordinasi antara pihak *traffic management center* dengan bilik gerakan bantuan bencana Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur bagi menangani kesesakan trafik serta mengelakkan kenderaan daripada memasuki kawasan yang dinaiki air. Selain itu, lencongan trafik di kawasan *hotspot* banjir juga akan dilakukan oleh petugas trafik bagi mengelakkan kenderaan memasuki kawasan dijangka akan ditenggelami air.

Kementerian Wilayah Persekutuan berpendapat bahawa pihak SWCorp, Perbadanan Pengurusan Sisa Pepejal dan Pembersihan Awam serta Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan perlu mengkaji semula kekerapan pembersihan dan pencucian longkang awam serta sistem perparitan bandar khususnya semasa musim hujan dan tengkujuh. Ketika ini, kekerapan pencucian longkang sebulan sekali.

Bagi kerja-kerja menggantikan paip *armco* sedia ada di Taman Botani Perdana, membina kolam takungan banjir dan *culvert* berhampiran Jalan Tuanku Abdul Halim, Lebuh raya Sultan Iskandar dan jalan susur ke Parlimen akan memerlukan kos yang dianggarkan sebanyak RM35 juta.

#### ■1120

Bagi mengatasi masalah-masalah banjir kilat di Jalan Pantai Baru Universiti Malaya, kerja-kerja mendalamkan dan menaik taraf kolam takungan banjir di universiti berkenaan serta pembinaan rumah pam pertemuan Sungai Pantai dengan Sungai Klang memerlukan kos yang dianggarkan sebanyak RM50 juta. Seterusnya sebanyak RM2 juta diperlukan bagi membuat lencongan trafik dengan mengadakan sistem dan peralatan untuk memaklumkan kepada orang ramai dan pihak-pihak yang terlibat serta kemudahan-kemudahan untuk *rapid deployment mechanism*. Ini bertujuan bagi mewujudkan sistem komunikasi sebelum berlakunya banjir kilat.

DBKL memerlukan RM5 juta bagi menaik taraf sistem koordinasi pihak *Traffic Management Centre* (TMC) atau ITIS, CCTV dan *wall screen* akan dipasang serta digabungkan talian optik dari ITIS ke Bilik Gerakan Bantuan Bencana Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur secara *real time* bagi tujuan pemantauan petugas.

Tuan Yang di-Pertua, bagi mengatasi masalah banjir kilat yang berlaku di Putrajaya baru-baru ini, pihak Perbadanan Putrajaya telah menjalankan kerja-kerja penambahbaikan terhadap sistem saliran daripada permukaan air jalan ke perparitan tepi jalan di mana kerja-kerja tersebut telah disiapkan pada 3 Jun 2016 yang lalu. Kekerapan kerja-kerja pembersihan sampah di kawasan *resort* jalan juga dipertingkatkan. Sebagai langkah seterusnya pemerhatian ke atas keberkesanan ubah suai tersebut akan dipantau dan ditambah baik jika perlu.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, isu sagu hati serta pampasan untuk pemilik kenderaan dan rumah kediaman yang terlibat dengan kejadian banjir kilat tidak dapat dipertimbangkan kerana jumlah hujan yang turun pada hari itu kejadian luar biasa seperti di luar jangkauan dan diklasifikasikan sebagai *act of God*. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik, terima kasih Yang Berhormat. Sila.

**Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri kalau kita klasifikasi sebagai *act of God*, dengan izin, maka nayalah saya kata orang-orang yang terlibat dengan kejadian ataupun *incident* tersebut, dengan izin. Berlakunya pada 12 hari bulan dan malam itu saya mengikuti perkembangan sosial media dan ramai yang menyatakan inilah akibatnya bila berlaku rasuah. Paritnya tidak dicuci, kontraktornya mungkin. Ini saya baca daripada *netizen* yang keluaran dalam *WhatsApp* dan sebagainya.

Tiga hari selepas itu, 15 hari bulan DBKL juga keluar dengan kenyataan bahawa Dewan Bandaraya Kuala Lumpur sedia bekerjasama dengan Suruhanjaya Pencegahan Rasuah Malaysia berhubung dakwaan wujudnya unsur rasuah dalam projek pembangunan di ibu negara sehingga menyebabkan kejadian banjir kilat baru-baru ini. Soalan saya kepada Yang Berhormat, adakah DBKL ataupun SPRM ataupun kementerian Yang Berhormat mengambil serius berhubung dengan kenyataan yang dibuat oleh rakyat Kuala Lumpur ini berhubung dengan kemungkinan ada rasuah dalam kontrak-kontrak yang diberikan sehinggakan banjir begitu, paritnya tidak dicuci dan sebagainya. Saya faham Yang Berhormat kata tadi ada lima yang di bawah DBKL, lima lagi di bawah JPS dan nampaknya akan berbalik semula tuduhan kepada 'A' ke 'B' dan 'B' tuduh 'A'. Ini yang rakyat tidak mahu dengar kadang-kadang kerajaan kita dihentam dengan begitu teruk sekali.

Kedua, saya hendak bertanya kalau kita megah kita ada *lightning arrester* dan juga *lightning warning system*, tidak adakah *flood warning system* yang dibuat di tempat-tempat yang *prone* dengan izin, yang selalu berlaku perkara-perkara begini seperti mana Yang Berhormat sebutkan tadi. Sekarang ini termasuk pula dengan kawasan Putrajaya kerana peningkatan 30 minit itu menyebabkan air naik dengan begitu banyak sekali. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Sila.

**Dato' Dr. Loga Bala Mohan A/L Jaganathan:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Yang Berhormat Senator, untuk makluman Yang Berhormat dalam jawapan saya tadi saya telah menyatakan kepada Yang Berhormat penurunan air hujan pada hari tersebut adalah di luar jangkaan air hujan biasa iaitu pada hari tersebut kita mendapati penurunan air hujan sebanyak 106.5 milimeter berbanding dengan kepadatan parit kita yang dapat menampung aliran air hujan sebanyak 70 milimeter. Oleh sebab keadaan tersebut, maka berlakulah banjir kilat tersebut tetapi dalam keadaan biasa ia tidak berlaku.

Tuduhan berkenaan dengan parit-parit tidak dibersihkan, kontraktor-kontraktor tidak menjalankan tanggungjawab itu telah pun disiasat oleh SPRM dan telah dimaklumkan bahawa tidak ada unsur rasuah dalam siasatan tersebut. Untuk makluman Yang Berhormat dan juga *netizen* Yang Berhormat mengikut itu. Biasanya apabila berlaku sesuatu kejadian, sudah biasa kepada rakyat ia berharap kepada kerajaan tetapi pada keadaan ini juga kita melihat banyak bukan sahaja berharap, menuduh pula. Ini *trend* baru, ia bukan berharap kepada kerajaan tetapi dia suka menuduh kerajaan bermacam-macam. Saya berharap, tadi saya telah memberikan satu jawapan yang cukup spesifik dan juga cukup dengan semua fakta supaya Yang Berhormat dapat faham keadaan sebenar.

Berkenaan dengan *flood warning system* ini, keadaan kita di Kuala Lumpur ini tidak sepatunya memerlukan *flood warning system* tetapi biasanya yang berlaku orang kata banjir kilat ataupun *flash flood* ini, kita telah pun mengenal pasti kawasan-kawasan *hotspot* ini dan kita pada masa sekarang mengambil tindakan susulan ataupun tindakan *preventive* iaitu kita akan melakukan tindakan-tindakan *preventive* supaya kita bertindak sebelum berlaku *flash flood*. Sekian, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Ada lagi soalan tambahan? Tidak ada ya. Tadi kita sudah dengar bahawa penjelasan yang diberikan oleh Yang Berhormat Menteri, Dato' Dr. Loga dan telah disuarakan oleh Yang Berhormat Senator Dato' Suhaimi, jelas tuan-tuan dan dijawab oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri kita dengan jelas dan teratur. Mudah-mudahan kita tahu tindakan sudah diambil oleh pihak Wilayah Persekutuan. Terima kasih. So, saya pergi kepada soalan nombor 6, sila.

**6. Dr. Mohd Nor bin Haji R.M Monutty** minta Menteri Luar Negeri menyatakan, tentang peranan Malaysia dalam usaha sidang damai antarabangsa antara pelbagai kelompok yang bertentangan di Syria kerana situasi di sana semakin buruk.

**Timbalan Menteri Luar Negeri [Dato' Seri Reezal Merican]:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera, salam 1Malaysia. Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya untuk menjawab soalan daripada Yang Berhormat Senator Dr. Mohd Nor bin Haji Monutty bersekali dengan soalan daripada Yang Berhormat Senator Datuk Jamilah Sulaiman bertarikh 15 Jun 2016 kerana kedua-dua pertanyaan menyentuh isu yang sama.

Tuan Yang di-Pertua, Malaysia sesungguhnya sangat peka dan prihatin terhadap krisis di Syria yang telah berlanjutan selama lima tahun yang mana ia telah mengakibatkan jumlah kematian lebih daripada 250,000 orang awam serta kesengsaraan yang berpanjangan kepada rakyat Syria.

■ 1130

Dalam tempoh tersebut, antara perkembangan yang paling positif yang berlaku adalah di mana keadaan Syria dapat dilihat apabila beberapa kuasa besar seperti Rusia, Amerika Syarikat, Arab Saudi dan Iran telah bersetuju terhadap *cessation of hostilities* di Syria selama dua minggu bermula 27 Februari 2016. Melalui *cessation of hostilities* ini, jumlah keganasan telah pun menampakkan penurunan yang ketara. Selain daripada itu, bantuan kemanusiaan juga dapat disalurkan ke kawasan-kawasan yang sebelum ini tidak dapat dimasuki oleh pasukan bantuan kemanusiaan PBB. Namun begitu, sejak kebelakangan ini, *cessation of hostilities* kelihatan agak *fragile*, dengan izin.

Malaysia menyokong prinsip penyelesaian konflik secara aman. Pendirian ini sentiasa secara konsisten diketengahkan sepanjang Malaysia menjadi Ahli Tidak Tetap Majlis Keselamatan PBB. Selari dengan ini, Malaysia akan terus menyuarakan pendirian bahawa konflik di Syria hanya boleh diselesaikan melalui rundingan damai yang terangkum dan bukannya melalui operasi ketenteraan atau pun *use of force*. Oleh yang demikian, Malaysia menyokong proses pengantaraan dan rundingan damai Syria di bawah naungan PBB.

Selari dengan pendirian tersebut, Malaysia menyokong Resolusi 2254 yang dicapai di Majlis Keselamatan Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu pada tahun 2015 dan Resolusi 2268 pada tahun 2016. Resolusi 2254 menyokong peranan Kumpulan Sokongan Antarabangsa Syria atau pun *International Support Syria Group* (ISSG) dalam mencari penyelesaian politik jangka panjang di Syria. Manakala Resolusi 2268 2016 telah menyokong pelaksanaan, dengan izin, *cessation of hostilities* antara pihak bertelagah di Syria bermula 27 Februari 2016 yang telah dicadangkan oleh ISSG.

Menerusi platform OIC, Malaysia bersama-sama negara OIC yang lain telah menerima pakai kenyataan akhir atau *final communique* di akhir sesi ke-13 Kemuncak OIC yang telah diadakan di Istanbul, Turki pada 14 hingga 15 April 2016. Antaranya, OIC telah melahirkan kebimbangan berhubung dengan keganasan dan tumpahan darah yang berlarutan di Syria. Dalam hal ini, OIC telah melahirkan harapan agar rundingan damai antara parti-parti bertelagah di Syria di Geneva 3 Switzerland di bawah kelolaan PBB dapat membuahkan hasil yang positif dan konstruktif.

Malaysia juga turut terlibat dalam persidangan antarabangsa dan bagi tujuan untuk mengumpul dana bagi bantuan kemanusiaan di Syria. Semasa di beberapa persidangan, Malaysia telah menghulurkan bantuan antaranya di persidangan *International Humanitarian Pledging Conference for Syria* di mana Malaysia telah menyumbang sebanyak USD500,000. Pada 11 Februari 2016, Badan Amal dan Kebajikan Tenaga Isteri-isteri Menteri (BAKTI) dan *The Global Children's Wellbeing Fund* telah membuat sumbangan kepada pelarian Syria yang berada di kem pelarian di Lebanon, Jordan berjumlah USD600,000 atau pun RM2.8 juta.

Malaysia akan terus memantau perkembangan di Syria dan pada waktu yang sama, semasa Perhimpunan Agong PBB ke-70 yang berlangsung di New York pada bulan September 2015, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah mengumumkan bahawa Malaysia akan menerima seramai 3,000 orang migran Syria dalam tempoh tiga tahun akan datang bagi membantu meringankan krisis pelarian.

Tuan Yang di-Pertua, Malaysia akan terus memantau perkembangan di Syria serta menyokong usaha-usaha proses perdamaian yang diambil oleh pelbagai pihak yang terlibat secara aktif di peringkat pelbagai hala bagi mencapai penyelesaian konflik yang dapat diterima oleh semua pihak yang berkaitan demi kestabilan keselamatan, kesejahteraan di Syria dan keamanan serantau. Terima kasih.

**Dr. Mohd Nor bin Haji R.M. Monutty:** Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri atas jawapan yang memuaskan. Terima kasih kepada Kerajaan Malaysia atas peranan dan sumbangan terhadap usaha-usaha penyelesaian dalam konflik di Syria yang begitu tragik selepas konflik di dunia Islam dalam dekad 90-an di Bosnia Herzegovina dan juga konflik yang bermula di Iraq dalam rejim Saddam Hussein.

Soalan tambahan saya ialah apakah Kerajaan Malaysia tidak memikirkan supaya seorang utusan khas atau pun, dengan izin, *special envoy* dapat diwujudkan di samping usaha Bangsa-Bangsa Bersatu supaya krisis ini dapat segera diselesaikan? Maksud saya ialah bahawa menggunakan platform OIC. Kita tidak mahu OIC seperti mana yang selalu menjadi jenaka awam, 'Oh, I see' tetapi kita mahu Malaysia

berperanan aktif untuk menjadi pemimpin kepada OIC di samping Bangsa-Bangsa Bersatu bagi menyelesaikan konflik sesama umat Islam.

Ini kerana saya lihat bahawa rekod OIC dalam menyelesaikan masalah umat Islam ini masih belum dapat dibanggakan. Kita lihat bagaimana dalam isu Bosnia Herzegovina, bukan OIC menyelesaikan tetapi Amerika Syarikat. Kita sedar bahawa memang kuasa besar Amerika Syarikat tetapi Malaysia juga mempunyai peranan untuk bersama dengan rakan-rakan yang lain dalam OIC yang efektif, yang tidak efektif itu banyak, tetapi boleh dibilang dengan jari negara-negara yang OIC yang barangkali ada sedikit pengaruh untuk berperanan lebih proaktif bagi menyelesaikan masalah dan konflik yang sedang berlaku di Syria.

Kedua daripada saya ialah sejauh mana peranan Kementerian Luar Negeri dengan NGO-NGO Islam yang memainkan peranan dan sumbangan kemanusiaan di Syria saat ini? Terima kasih.

**Dato' Seri Reezal Merican:** Terima kasih kepada Yang Berhormat Prof. Dr. Mohd Nor bin Haji Monutty, bekas guru saya ini.

Sememangnya apa yang dinyatakan itu adalah benar bahawa konflik yang berlaku di Syria ini konflik yang boleh dianggap sebagai yang terburuk dalam sejarah selepas Perang Dunia Kedua. Bayangkanlah penduduk di Syria pada waktu ini sebagaimana yang dianggarkan pada tahun 2015, berjumlah 16.8 juta dan seramai 7.8 juta *internally displaced*, maknanya tidak ada rumah, manakala seramai 4.5 million menjadi pelarian, seramai 250,000 telah terbunuh, malahan ada yang didakwa oleh sebahagian NGO telah meningkat sebanyak 270,000, lebih ramai daripada penduduk di negeri Perlis. So, bererti memanglah satu konflik yang amat menyayat hati jika kita ambil dari sudut itu.

Namun, penyelesaiannya bukanlah satu benda yang mudah sebab pihak-pihak yang bertelagah ini mempunyai rantaian dan juga pelbagai *group*. Saya hendak maklumkan bahawa ada dua inisiatif yang diambil. Satu, daripada soal *peace talk* atau pun rundingan damai yang pada mulanya *initiated by Geneva 1* yang *after that* dipanggil *Geneva Talk 2 and then Geneva Talk 3. Initially initiated by Koffi Annan but until* sekarang masih lagi menemui jalan buntu. Yang terbarunya pada bulan Jun, dia panggil pihak *Syrian opposition, negotiated committee*, meletak jawatan dan tidak mahu berunding. Dia mewakili 100 buah *group* yang terdiri daripada mereka yang menentang Bashar. Ini semua merupakan perkara-perkara yang bukan mudah diselesaikan.

Untuk OIC, OIC sendiri sudah *suspend* Syria sebagai anggotanya. Demikian juga *Arab League*. Satu-satunya platform yang masih wujud yang membolehkan ada ruang untuk kita capai, cari jalan damai adalah di peringkat *United Nations Security Council* di mana Malaysia menjadi anggota yang aktif. Sebab itulah, setakat ini dari tahun 2012 sehingga sekarang, 14 resolusi telah dicapai. Daripada 14 resolusi, 10 resolusi dicapai ketika Malaysia menjadi Anggota Tidak Tetap Majlis Keselamatan. Ia masih lagi berjalan.

Kita melihat bahawa isu yang berlaku di Syria ini adalah juga isu yang membabitkan kuasa-kuasa besar. Ada penyelesaian-penyelesaian yang tidak dipersetujui antara kuasa besar. Ada kuasa besar hendak melihat proses *peace talk* berlaku secara keseluruhan.



## ■1140

Ada kuasa besar yang tidak masuk, tak mahu ada *attachment of Bashar* punya *departure*. So ini menyebabkan kadang-kadang kuasa besar di peringkat P5 pun menyebabkan kadang-kadang *base* untuk mencapai penyelesaian di Syria secara realitinya bukanlah mudah. Namun Malaysia sebagai negara yang menganggotai sebagai anggota bukan tetap majlis keselamatan, *we have been playing very substantive role when it comes to Syria* termasuklah bantuan yang kita huluskan baru-baru ini untuk menerima 3,000 orang migran.

Ini adalah salah satu- Malaysia adalah satu-satunya negara di Rantau Asia Tenggara yang menerima migran dari Syria sebagai tanda perlambangan kemanusiaan. Ini salah satu inisiatif yang dibuat sebagaimana yang ditanya oleh Yang Berhormat sebentar tadi. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima Yang Berhormat. Yang Berhormat.

**Dato' Dr. Johari bin Mat:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Menteri kita yang datang yang memberi jawapan yang bagus dan saya tengok yang memuaskan. Daripada jawapan tadi, daripada soalan pertama dan juga soalan tambahan tadi saya melihat ada kuasa besar yang berperanan di situ yang mempunyai kepentingan-kepentingan tertentu yang sehingga tidak dapat duduk bersekali dan mempunyai satu pendapat. Jadi, saya melihat kepentingan kuasa besar di sini mempunyai kepentingan itu berdasarkan kepada penduduk asal.

Jadi penduduk asal golongan rakyat Syria yang bertelagah juga mempunyai banyak pihak-pihaknya di antara penentang dan juga kerajaan sedia ada. Jadi saya ingin dapat penjelasan daripada Kerajaan Malaysia, apa sebenarnya punca yang hakiki yang menyebabkan golongan-golongan ini tidak dapat mencapai kata sepakat dalam pertikaian yang berlaku dan mereka sanggup membiarkan rakyat terjadi begitu sekali, terkorban yang begitu besar dan negara hancur yang pada sebelumnya kita melihat negara Syria merupakan negara yang aman. Adakah ini berpunca daripada strategi kuasa-kuasa besar untuk menghancurkan negara-negara Timur Tengah yang bermula dari Iran dan Iraq berperang, hancur 10 tahun perang. Kemudian program penawanan Kuwait oleh Iraq 10 tahun berlalu. Kemudian kuasa besar Amerika menyerang Iraq, 10 tahun berlalu dan kini giliran Syria.

Saya tengok sejak tahun 80-an, 10 tahun, 10 tahun, 10 tahun, 10 tahun, seperti satu perancangan program yang telah dimonitor, yang mangsanya rakyat negara lain. Satu. Jadi saya hendak tahu apa punca. Adakah punca ini selain daripada keinginan kuasa besar untuk mengekalkan Israel sebagai sebuah negara yang aman dan tidak tergugat kerana negara sekitarnya bertelagah. Di samping itu, apakah masalah dalaman yang hakiki yang merupakan punca ini tidak boleh disatukan? Adakah kerana kefahaman politik yang berbeza atau kefahaman etnik yang berbagai atau mempunyai aliran kefahaman agama akidah yang bertentangan? Jadi, itu soalan yang saya hendak tahu daripada kerajaan kita. Kemudian masyarakat Malaysia yang prihatin sangat hebat memberi bantuan. Kalau boleh hendak tahu juga kumpulan NGO-NGO selain daripada kerajaan dan sumbangan-sumbangan yang telah diberikan dan apakah masih ada lagi rakyat Malaysia yang berada di sana. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat, sila.

**Dato' Seri Reezal Merican:** Antara NGO-NGO yang terlibat *Humanitarian Care Malaysia* (MyCARE), *Syria Care Malaysia*, *Malaysian Humanitarian Aid and Relief* (MAHAR), Angkatan Belia Islam Malaysia (ABIM), *IMAM Response and Relief Team* (IMARET), Pertubuhan Sinar Damsyik Malaysia dan ada pelbagai lagi NGO-NGO lain yang kecil. Cuma jawapan kepada yang saya cuba jawab apa yang ditanya oleh Yang Berhormat tadi agak sukar untuk saya menelaah sebab secara mutlak apa yang menyebabkan semua ini berlaku, kita boleh ada andaian dan andaian itu boleh berteraskan kepada *high political view* kita. Akan tetapi secara umumnya ia berlaku selepas berlakunya Arab Spring pada 2010 dan 2011, tetapi mengikut apa yang dibuat oleh analisa-analisa kebanyakan *international broadcast news* seperti CNN, CNBC, *Channel NewsAsia*, mereka mengatakan antara perkara pertama yang bermula disebabkan bahawa ekonomi faktor. *It was not a political factor. It was because unemployment.* Anak-anak muda tidak ada kerja. Ada di kalangan petani-petani yang mengalami *food security* ataupun *scarcity of foods*, ketidakupayaan mendapat bekalan makanan yang cukup yang akhirnya menyebabkan benda ini dibawa, *there brought it to the street* dan *slowly develop and becoming a civil war*.

Ini mengikut apa yang dinyatakan daripada kebanyakan *international broadcast news* daripada kajian mereka. Itu berlaku sebenarnya sekitar 4 ke-5 bulan sebelum bermulanya *civil war*. Inilah yang sebenarnya yang ditekankan oleh Malaysia. Kita tidak bersetuju dalam penyelesaian untuk menggunakan *forces*. *Any use of forces*, Malaysia tidak bersetuju. Kita masih menganggap bahawa apa yang penting kita hendak mencari jalan damai mengikut *the peaceful means*. Sebab pada kita, yang hendak jadi mangsanya rakyat.

Oleh sebab itulah saya pernah nyatakan sebelum ini, antara perkara pertama yang ditekankan dalam Islam pun adalah '*Assalam*'. Sebab itu apabila Nabi bila dia berhijrah ke Madinah, diriwayatkan oleh Abdullah Ibn Salam, orang Yahudi pertama masuk Islam. Antara pertama dia kata... [*Membaca sepotong hadis*] Perkara pertama yang aku dengar bila Nabi sampai ke Madinah hingga terbentuknya Darul Salam adalah '*afshul salam*'. *Send the message of peace. That's why* pendekatan yang paling-paling Malaysia bawa sebagai negara yang dikatakan *light minded* ini adalah untuk mendapat keamanan dahulu supaya rakyat mendapat makanan, bekalan, ubat-ubatan, pendidikan yang tak teraniaya hanya kerana ada puak-puak yang bertelagah. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Jadi ada lain? Jadi jelas disuarakan oleh Menteri kita tadi dan kita sendiri yang dengar cerita ini berasa sangat marah, jijik dan hiba kepada yang itu. Marilah kita. Inilah perlakuan rakus musuh-musuh negara kita ini. Inilah perbuatan yang paling rakus. Saya teringat satu pantun berbunyi begini. Perbuatan orang gila ini ya, orang yang ikut kehendak nafsu.

*Mari tuan minum kopi;  
Kalau tak manis tambahlah gula;  
Jangan turut kehendak nafsu hati;  
Kalau tak mati boleh jadi gila.*

Inilah perbuatan mereka ini. Inilah saya rasa, inilah perbuatan orang gila ini. Jadi tahniahlah kepada negara kita sendiri, tahniah kerana kita banyak menolong orang susah ini. Sekarang saya hendak kepada soalan nombor 7. Sila.

**Datuk Hamzah bin Mohd. Kasim:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, soalan saya soalan nombor 7. Terima kasih.

**7. Datuk Hamzah bin Mohd Kasim** minta Menteri Komunikasi dan Multimedia menyatakan, berapa kes laporan penipuan yang melibatkan penjualan barangan melalui internet telah dilaporkan kepada Suruhanjaya Komunikasi dan Multimedia Malaysia (SKMM) dalam tempoh 2008-2013 dan berapakah kes yang telah berjaya diselesaikan.

**Timbalan Menteri Komunikasi dan Multimedia [Dato' Jailani bin Johari]:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih kepada Yang Berhormat Senator yang menanyakan soalan. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pihak Suruhanjaya Komunikasi dan Multimedia tidak mempunyai statistik secara spesifik mengenai aduan yang melibatkan penipuan dalam penjualan atas talian untuk tahun 2008 sehingga 2013. Secara amnya, aduan yang diterima dikategorikan sebagai jenayah siber. Antara tahun 2008 hingga tahun 2013, sejumlah 1,630 bilangan aduan yang telah diterima. Walau bagaimanapun bagi tempoh Januari sehingga akhir Mei 2016, kementerian melalui SKMM telah menerima sebanyak 105 aduan secara spesifik mengenai penipuan dalam penjualan dalam talian.

#### ■1150

Selain daripada SKMM, kementerian yang terlibat seperti KPDNKK turut menerima aduan secara terus daripada masyarakat berkenaan penipuan untuk penjualan dalam talian. Makluman dan aduan awam yang diterima oleh pihak SKMM akan dipanjangkan kepada pihak PDRM dan juga KPDNKK untuk penelitian dan tindakan lanjut mereka. Untuk rekod Dewan yang mulia ini, bagi kes-kes penipuan dalam talian, SKMM akan memberikan bantuan daripada segi teknikal apabila diperlukan. Kes-kes melibatkan penipuan termasuklah yang melibatkan penjualan barangan dalam talian adalah di bawah bidang kuasa pihak PDRM di bawah Kanun Keseksaan.

Bagi meningkatkan keyakinan pengguna yang menjalankan transaksi secara dalam talian, KPDNKK telah menggariskan Peraturan-peraturan Perlindungan Pengguna ataupun Urus Niaga Perdagangan Elektronik yang dikuatkuasakan pada 1 Julai 2013 yang mana antara peraturan yang diwajibkan kepada peniaga ialah di mana mereka perlu mendedahkan maklumat pada tapak web di mana perniagaan dijalankan iaitu nama peniaga dalam talian, nombor pendaftaran perniagaan dan syarikat serta alamat e-mel, nombor telefon ataupun alamat penjual dalam talian.

Kerjasama di antara SKMM, PDRM dan KPDNKK meliputi aspek-aspek kerjasama pengesanan, perkongsian maklumat dan aspek forensik digital telah sedia terjalin dan akan diteruskan dalam membanteras kegiatan jenayah ini. Di samping itu, pihak kementerian melalui SKMM juga telah mengambil langkah proaktif meliputi aspek pendidikan, panduan serta mengambil langkah menasihati

masyarakat agar sentiasa waspada dalam menjalankan sebarang urusan menerusi aplikasi dalam talian. Akhirnya selalu sikap mudah percaya dengan tawaran harga murah tanpa menyemak dahulu latar belakang penjual sebelum membuat keputusan pembelian menyebabkan peningkatan kes penipuan yang melibatkan penjualan dalam talian. Terima kasih.

**Datuk Hamzah bin Mohd. Kasim:** Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri. Soalan tambahan saya iaitu di kebelakangan ini kita sedar kita sering mendengar rakyat kita sendiri berniaga barangan yang terlarang secara *online*. Ini termasuklah ubat-ubatan, senjata, mercun, racun, dadah dan sebagainya. Ada juga yang menjual berita yang tidak betul dan berunsur fitnah. Ini merujuk kepada beberapa *website* berita komersial yang sering menerbitkan berita-berita sensasi dan kadangkalanya berunsur fitnah khasnya kepada berita tentang kepimpinan negara. Bagi mereka sifirnya mudah, lebih sensasi maka akan lebih ramai pembacanya. Lebih ramai pembaca akan lebih banyak langganannya. Lebih banyak langganan, lebih banyak syarikat akan mengiklan. Lebih banyak syarikat mengiklan, lebih banyak pulangan wang kepada mereka. Jadinya soalan saya, apa langkah pihak SKMM menangani aktiviti seperti ini supaya tidak menular. Sebab gara-gara mencari keuntungan mereka rela melakukan apa sahaja iaitu menabur angin, menuai badai, memfitnah negara akan tergadai. Terima kasih.

**Dato' Jailani bin Johari:** Terima kasih, Yang Berhormat. Suka saya maklumkan bahawa pihak kementerian melalui SKMM, kita sering mengadakan program pendidikan dan juga kesedaran. Masalah kita ialah masyarakat kita ini sering apabila mendapat sesuatu benda mereka cepat memviralkan. Jadi kita nasihatkan agar masyarakat bijak menilai kredibiliti pihak yang memanjangkan sesuatu maklumat. Pertama, mereka perlulah menentu sahkan sumber asal sesuatu maklumat. Kedua, menjalankan langkah penilaian dan tapisan lain seperti menyemak dengan sumber ataupun saluran maklumat rasmi terlebih dahulu. Ini kerana sekiranya kita masih terus memanjangkan atau memviralkan sesuatu ia boleh menimbulkan risiko negatif, keadaan panik dan sebagainya.

Untuk makluman Ahli Dewan yang mulia ini, selain daripada aspek pendidikan dan kesedaran, kita di SKMM biasanya bekerjasama dengan agensi penguatkuasaan seperti PDRM yang akan terus memantau dan menguatkuasakan peraturan ataupun kesalahan pengeluaran kandungan atau maklumat atas talian. Di samping itu sekiranya isu-isu yang berkaitan dengan perpecahan di dalam negara dan membawa ajaran sesat ya, suka saya menambahkan dalam hal ini pihak kementerian melalui SKMM juga kita menjalinkan kerjasama dengan pihak JAKIM terutamanya menangani isu-isu yang berkaitan agama, di mana telah kita ditubuhkan satu Jawatankuasa khusus yang bertanggungjawab merangka program-program latihan, pertukaran maklumat dan sebagainya. Terima kasih.

**Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya, saya ingin memohon penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri tentang bagaimanakah langkah yang diambil oleh SKMM bersama-sama agensi *CyberSecurity* bagi menangani kecenderungan pengguna media sosial dan aplikasi ICT dalam aktiviti jenayah komersil dan jenayah terancang dan skim perjudian atau pertaruhan dalam talian di Malaysia. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Jailani bin Johari:** Terima kasih, Yang Berhormat Senator. Seperti yang saya maklumkan, untuk kes-kes yang melibatkan sosial media biasanya telah mewujudkan satu Jawatankuasa khusus di mana terdiri daripada pihak PDRM, pihak AG dan pihak kementerian ini juga di mana sekiranya terdapat beberapa isu yang boleh dibincangkan, jawatankuasa ini akan menilai dan membuat tindakan yang sewajarnya. Bagi mengenai isu-isu yang berkaitan dengan ICT seperti yang ditanya soalan tadi, pihak kementerian melalui SKMM akan meneruskan program yang berkaitan dengan kawalan sendiri agar membolehkan pihak pengguna di luar sana supaya tidak terikut-ikut dan terpengaruh. Suka juga untuk saya maklumkan Dewan yang mulia ini, sekiranya diizinkan bahawa terdapat beberapa peruntukan ataupun undang-undang yang bukan semua kesalahan tertakluk di bawah Akta Komunikasi dan Multimedia. Misalannya untuk hasutan, undang-undang yang berkuat kuasa ialah Akta Hasutan 1948 di mana agensi penguatkuasaannya PDRM. Isu-isu yang berkaitan dengan menggugat keselamatan negara, undang-undang yang berkuat kuasa Kanun Keseksaan di mana organisasi yang bertanggungjawab PDRM.

Berkaitan dengan penipuan, kewangan dan perdagangan seperti yang saya maklum tadi, maknanya sekiranya terdapat aduan boleh terus kepada MCMC ataupun kementerian yang berkaitan. Dimana undang-undang antara undang-undang yang berkuat kuasa Akta Syarikat 1965 di mana agensi penguat kuasa Suruhanjaya Syarikat Malaysia. Berkaitan dengan Akta Perkhidmatan Kewangan 2013, agensi penguat kuasanya adalah Bank Negara Malaysia. Akta Jualan Langsung dan juga Akta Perlindungan Pengguna KPDNKK, Akta Undang-undang Pasaran Modal dan Perkhidmatan, agensi penguat kuasanya Suruhanjaya Sekuriti Malaysia. Akta Perdagangan Elektronik seperti yang saya menjawab tadi agensi penguat kuasanya KPDNKK dan juga undang-undang berkuat kuasa selain itu Kanun Keseksaan di mana agensi penguat kuasanya PDRM.

Berkaitan dengan isu-isu hak cipta, Akta Hakcipta 1987, agensi penguat kuasa KPDNKK. Untuk fitnah di bawah Kanun Keseksaan di mana terdapat juga iaitu undang-undang seperti Akta Fitnah dan agensi penguat kuasa iaitu PDRM dan juga boleh di bawah tindakan sivil. Untuk kes menghina agama, undang-undang yang berkuat kuasa ialah Enakmen Kesalahan Jenayah Syariah di mana agensi penguat kuasa adalah Jabatan Agama Islam dan juga termasuk Akta Komunikasi dan Multimedia di mana agensi SKMM. Lucah, sumbang, jelik, palsu Akta Komunikasi dan Multimedia di mana agensi penguat kuasa SKMM.

Mencuri identiti Kanun Keseksaan, agensi penguat kuasa PDRM. Penjualan atau pengiklanan ubat di bawah Akta Ubat dan agensi penguat kuasa Kementerian Kesihatan Malaysia (KKM). Dalam hal ini sekiranya terdapat beberapa tindakan yang memerlukan dari segi teknikal biasanya pihak SKMM ataupun PDRM kita akan bekerjasama juga dengan pihak CyberSecurity kerana mereka mempunyai *lab-lab* tertentu yang boleh membantu dari segi pencarian secara teknikal. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat kerana memberi penerangan yang jelas kepada kita. Terima kasih banyak. Sila, Yang Berhormat.

USUL**WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN  
DIBEBASKAN DARIPADA PERATURAN MESYUARAT****11.59 pg.**

**Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Azalina Dato' Othman Said]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

“Bahawa mengikut Peraturan Mesyuarat 11(1) Majlis Mesyuarat pada hari ini tidak akan ditangguhkan sehingga selesai dibahas dan diputuskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016 dan Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 dan selepas itu Majlis Mesyuarat akan ditangguhkan sehingga jam 10 pagi pada hari Rabu, 15 Jun 2016.

**Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi [Datuk Yap Kain Ching @ Mary Yap Ken Jin]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis untuk diputuskan. Masalahnya ialah usul seperti yang dikemukakan tadi hendaklah disetujui.

*[Usul dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]*

**■1200**

**Tuan Yang di-Pertua:** Sila. Soalan nombor 7 sudah selesai, kita pergi ke soalan nombor 8. Sila.

**Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah:** Tuan Yang di-Pertua, saya mewakili Yang Berhormat Dato' Jaspal Singh soalan nombor 8.

**8. Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah [Di Bawah P.M. 23(2)]** minta Menteri Kewangan menyatakan, apa langkah-langkah yang sedang diambil bagi memastikan rizab antarabangsa Bank Negara Malaysia akan meningkat. Apa kaitan rizab antarabangsa dengan harga minyak.

**Timbalan Menteri Kewangan [Datuk Johari bin Abdul Ghani]:** Tuan Yang di-Pertua, kedudukan rizab antarabangsa negara kekal kukuh berjumlah RM382.6 bilion ataupun USD97.3 bilion pada 31 Mei 2016 dan telah meningkat sebanyak USD2 bilion berbanding USD95.3 bilion pada akhir tahun 2015. Paras rizab terkini mencukupi untuk membiayai lapan bulan import tertangguh dan 1.2 kali hutang luar negara jangka pendek.

Turun naik paras rizab antarabangsa dipengaruhi oleh beberapa faktor, antaranya keadaan semasa pasaran kewangan global, jumlah aliran masuk pelaburan langsung (FDI) dan portfolio serta prestasi perdagangan. Selain itu, rizab antarabangsa juga dijangka meningkat apabila pasaran mata wang ringgit stabil kerana ia akan meningkatkan keyakinan pelabur asing untuk membawa aliran masuk dana dalam negara. Kerajaan sentiasa mengambil inisiatif untuk merencanakan aktiviti ekonomi dan pelaburan yang seterusnya boleh menarik aliran masuk dana bagi meningkatkan rizab antarabangsa.

Tuan Yang di-Pertua, kerajaan sentiasa berusaha bagi memastikan prestasi eksport kekal memberangsangkan dengan meluaskan pasaran, mempelbagaikan dan meningkatkan nilai tambah produk. Antara inisiatif kerajaan termasuk menyegerakan pelaksanaan langkah-langkah Majlis Eksport Negara (NEC) serta terus aktif dalam perjanjian bebas (FTA) yang sedia ada. Selain itu, usaha juga diteruskan untuk menyediakan persekitaran kompetitif serta mesra perniagaan yang seterusnya akan menaikkan sentimen pasaran dan pelabur. Ini dapat dicerminkan melalui peningkatan aliran masuk bersih FDI sebanyak RM15 bilion pada suku pertama 2016 berbanding RM12.2 bilion pada suku keempat tahun 2015.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, kenaikan harga minyak kebelakangan ini juga menyumbang kepada peningkatan hasil eksport negara dan seterusnya akan meningkatkan rizab antarabangsa. Namun demikian, kebergantungan eksport pada harga minyak adalah terhad di mana petroleum mentah hanya mencakupi 3.3 peratus, petroleum tapis sebanyak tujuh peratus dan LNG sebanyak enam peratus daripada jumlah eksport pada tahun 2015. Sekian.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

**Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah:** Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan yang diberikan kepada saya oleh Yang Berhormat Dato' Jaspal Singh. Apakah ada kebetulan sekiranya rizab antarabangsa jatuh maka mata wang juga akan turut jatuh? Ini soalan beliau dan soalan daripada saya, Bank Negara ada juga membuat kenyataan Yang Berhormat Menteri, Bank Negara menyatakan faktor lain yang mempengaruhi rizab adalah bayaran ke atas import barangan perkhidmatan dan pemindahan yang lebih tinggi.

Semalam saya mendengar Yang Berhormat Timbalan Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani menyatakan bahawa pihak Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani Malaysia ini mengimport sebanyak 70 peratus daging untuk kegunaan domestik kerana disebabkan projek penternakan itu kosnya lebih tinggi daripada segi import makanan itu. Jadi soalan saya Yang Berhormat, kalau itulah yang menyebabkan rizab kita menjadi masalah, adakah Kementerian Kewangan akan membantu industri-industri ini dengan *to pump in*, dengan izin, modal suntikan kepada industri ini? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Datuk Johari bin Abdul Ghani:** Terima kasih Yang Berhormat. Pada dasarnya permintaan Ringgit berbanding Dolar ini bergantung kepada permintaan negara. Sekiranya kita melakukan banyak import, jadi sudah tentu kita memerlukan *US Dollar* untuk membayar sebahagian daripada import kita. Kebanyakan daripada kita punya *exchange rate* ini kita berdasarkan kepada *US Dollar*. Jadi sudah tentu kalau kita banyak import, negara mengimport banyak barang daripada eksport maka sudah tentu ia akan menyebabkan tekanan kepada *fluctuation* kita punya Ringgit.

Kedua, soalan Yang Berhormat tadi sebut mengatakan bahawa adakah Kementerian Kewangan akan membantu supaya kita dapat mengurangkan import? Kalau kita tengok daripada segi kita punya bajet setiap tahun, memang kita bagi banyak galakan peruntukan kepada mana-mana kementerian untuk kita membolehkan, mengeluarkan barang-barang kita sendiri secara *self-sustain*. Contoh daripada segi

Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani contohnya, banyak insentif yang diberi untuk kita sendiri boleh *self-reliance on* kita punya barang-barang yang kita import untuk makan contohnya.

Jadi memanglah kalau daripada segi daging ini kita *still net importer*, itu memang kita tidak boleh lari dan kita terpaksa mengimport untuk mencukupkan keperluan di peringkat dalam negeri kita. Jadi apabila kita import sudah tentu kita memerlukan *exchange US Dollar* untuk mengimport. Jadi ia akan beri tekanan kepada kita punya rizab. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Ada soalan lain? Tidak ada? Jadi terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri Kewangan yang telah dapat menjawab dengan begitu baik dan saya tahu dia ada ilmu itu, dalam bidang ilmu dia itu. Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sekarang yang bersambung kepada soalan nombor 9.

**9. Datuk Zali bin Mat Yasin** minta Menteri Dalam Negeri menyatakan, kos perbelanjaan secara purata yang perlu ditanggung oleh pihak kerajaan untuk seorang banduan yang ada di dalam penjara seluruh Malaysia dan adakah pendapatan yang diperolehi daripada program sara diri yang diperkenalkan oleh Jabatan Penjara dapat mengurangkan kos yang ditanggung oleh pihak kerajaan.

**Timbalan Menteri Dalam Negeri [Tuan Masir Anak Kujat]:** Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat berhubung dengan kos yang terlibat untuk membiayai banduan semasa berada di dalam penjara, kerajaan telah membelanjakan sebanyak RM35 sehari bagi seorang banduan yang melibatkan kos utiliti iaitu penyediaan makanan. Peralatan, pakaian, kesihatan, latihan, perhubungan, bekalan air, bekalan elektrik, emolomen kakitangan, program pemulihan dan lain-lain.

Program Sara Diri atau *self sufficient* diperkenalkan oleh Jabatan Penjara merupakan satu bentuk latihan yang melibatkan penyertaan banduan dalam bidang pertanian, penternakan dan juga penghasilan roti. Pada ketika ini hasil pertanian, penternakan dan juga roti berkenaan dapat digunakan untuk menampung sebahagian kecil daripada keperluan sebenar makanan untuk banduan. Program ini memperluaskan lagi bidang latihan untuk banduan di mana banduan terlibat memperoleh sijil latihan yang diiktiraf dan turut dapat menjimatkan kos pengurusan penjara. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih.

**Datuk Zali bin Mat Yasin:** Terima kasih atas jawapan Yang Berhormat Timbalan Menteri. Soalan tambahan saya ialah sebelum ini kerajaan ada cadangan untuk memindahkan banduan asing ke penjara negara asal masing-masing bagi menghabiskan baki tempoh hukuman yang saya lihat merupakan satu langkah yang praktikal yang dicadangkan oleh kerajaan untuk mengurangkan kos menanggung banduan ini. Adakah kerajaan melaksanakan dasar ini ataupun tidak? Sekian, terima kasih.

**Tuan Masir Anak Kujat:** Terima kasih Yang Berhormat Senator. Memang dalam kajian memang kita berhasrat untuk menghantar baki-baki tempoh tahanan untuk warga asing tetapi setakat ini kita belum berbuat demikian. Jadi kita harap kita akan mempertimbangkan pada masa hadapan. Terima kasih.

**Datin Hajah Rahimah binti Haji Mahamad:** [Bangun]



**Timbalan Yang di-Pertua:** Sila.

**Datin Hajah Rahimah binti Haji Mahamad:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya, adakah kerajaan bercadang mencontohi beberapa buah negara maju yang hukumannya tidak sahaja tertumpu kepada hukuman penjara tetapi bentuk hukuman seperti denda, kerja amal ataupun sistem parol bagi mengurangkan jumlah banduan yang di penjara sekali gus mengurangkan kos terutamanya yang melakukan kesalahan-kesalahan ringan. Mohon Yang Berhormat Menteri.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Sila.

■1210

**Tuan Masir Anak Kujat:** Yang Berhormat Senator, terima kasih kepada soalan tambahan. Memang kita hendak mengurangkan kos untuk terutama tentang makanan dan sebagainya. Akan tetapi setakat ini memang tidak dinafikan ramai penjara telah dipenuhi oleh penghuni-penghuni walaupun kita ada parol dan sebagainya tetapi jenayah sering berlaku. Sekiranya yang melibatkan warga asing itu akan menambahkan kapasiti penjara kita akan dipenuhi oleh warga asing. Jadi, seperti soalan tambahan tadi, memang kita berhasrat untuk menghantar mana-mana baki tempoh penjara itu untuk warga asing untuk ke negara asal. Akan tetapi setakat ini kita belum membuat sedemikian. Walaupun demikian, kita akan mengkaji masalah ini. Okey, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik, ada lagi soalan? Baik. Terima kasih Yang Berhormat, telah menjawab soalan yang telah kita timbulkan dengan baik. Saya hendak menjurus ke soalan nombor 10. Sila.

**10. Tan Sri Dato' Seri Dr. Ibrahim Shah bin Abu Shah** minta Menteri Kesihatan menyatakan, apa tanda-tanda dijangkiti virus zika dan langkah-langkah yang dilaksanakan oleh pihak kementerian dalam membendung penularan virus ini memandangkan terdapat kes yang telah dicatatkan di Singapura.

**Timbalan Menteri Kesihatan [Dato' Seri Dr. Hilmi bin Yahaya]:** Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri Dato' Seri Dr. Ibrahim Shah bin Abu Shah. Tuan Yang di-Pertua, saya ingin untuk menjawab soalan ini secara bersekali bersama-sama dengan lima soalan lain yang menyentuh isu yang sama berkaitan virus zika iaitu pertanyaan daripada pada hari ini, 14 hari bulan, Yang Berhormat Dato' Mohd Salim bin Sharif @ Mohd Sharif, soalan daripada Yang Berhormat Datuk Chin Su Phin, soalan daripada Yang Berhormat Datuk Zali bin Mat Yasin. Pada 16 hari bulan, Yang Berhormat Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah dan 21 hari bulan, Dato' Jaspal Singh A/L Gurbakhes Singh. Tuan Yang di-Pertua, oleh sebab banyak soalan, jadi jawapan saya juga agak terlebih panjang sedikit.

Tuan Yang di-Pertua, tanda-tanda dijangkiti virus zika adalah serupa dengan jangkitan *hyper virus* lain seperti denggi. Ini termasuk gejala-gejala seperti demam, ruam, sakit otot dan sendi, letih, sakit kepala serta konjunktivitis. Gejala-gejala ini biasanya tidak teruk dan dialami selama dua hingga tujuh hari. Tuan Yang di-Pertua, untuk mencegah penularan jangkitan virus zika di negara ini Kementerian Kesihatan telah pun mengambil langkah proaktif dengan mengedarkan *Zika Alert* dan arahan pentadbiran untuk pemantauan dan pengurusan jangkitan virus zika kepada semua jabatan kesihatan negeri,

persatuan hospital dan makmal swasta serta persatuan perubatan Malaysia pada 4 Februari tahun ini. Berdasarkan *Zika Alert* dan arahan pentadbiran tersebut, antara langkah-langkah yang perlu diambil bagi membendung penularan virus zika di negara ini adalah seperti berikut:

- (i) meningkatkan pemantauan untuk jangkitan virus zika, termasuk pemantauan di pintu masuk utama, khususnya pelawat yang datang dari negara yang melaporkan kes zika;
- (ii) melakukan aktiviti kawalan bagi kes disyaki jangkitan virus zika di tempat mereka tinggal semasa di negara ini. Kawalan vektor yang dilaporkan adalah seperti kawalan wabak denggi;
- (iii) meningkatkan pemantauan kes mikrosefali dan Guillain-Barre *Syndrome* akibat jangkitan virus zika di hospital; dan
- (iv) memberi pendekatan kesihatan bagi kes yang disyaki jangkitan virus zika seperti cara melindungi diri dari jangkitan nyamuk dan menggunakan *repellent* serta memakai pakaian yang bersesuaian; dan
- (v) mengeluarkan garis panduan pemantauan dan respons di pintu masuk serta mengedarkan nasihat kesihatan ataupun *health advisory* kepada pelancong dan rakyat Malaysia sekiranya mempunyai gejala virus zika.

Tuan Yang di-Pertua, berikutan kes zika import yang disahkan oleh Kementerian Kesihatan Singapura pada 13 Mei 2016, KKM telah meningkatkan lagi aktiviti pencegahan dan kawalan, khususnya di negeri Johor. Tindakan yang dilakukan oleh Jabatan Kesihatan Negeri Johor adalah:

- (i) memberikan taklimat kesiap siagaan dan langkah-langkah pencegahan kepada semua hospital kerajaan dan swasta, semua pejabat kesihatan daerah dan agensi-agensi yang terlibat seperti Jabatan Imigresen, universiti-universiti antarabangsa dan lain-lain;
- (ii) meningkatkan aktiviti promosi kesihatan seperti pemasangan *bunting* dan *banner* di semua pintu masuk antarabangsa di negeri Johor. Di samping itu, sebanyak 10,000 *flyers* juga telah diedarkan di Lapangan Terbang Antarabangsa Sultan Ismail, Senai. Sebanyak 10,000 *flyers* telah diselitkan di akhbar-akhbar, 7,000 *flyers* diedarkan di pintu-pintu masuk utama di sekolah-sekolah dan di klinik-klinik kesihatan. Manakala sebanyak 800 *flyers* diedarkan oleh pihak berkuasa tempatan di kaunter-kaunter majlis dan perpustakaan;
- (iii) mengadakan perbincangan di antara pegawai kesihatan daerah dan pakar perubatan kesihatan awam *unit surveillance* negeri dengan pihak Imigresen dan pengurusan Bangunan Sultan Iskandar tentang pengesanan awal kes zika dan kawalan yang lebih berkesan ke atas pelawat-pelawat negara Singapura;
- (iv) melakukan saringan terhadap semua pelawat yang datang dari negara-negara yang telah mengalami jangkitan zika sebagaimana yang telah diisytiharkan oleh

WHO di pintu-pintu masuk seperti bangunan Sultan Iskandar, saringan suhu menggunakan *thermo scan* juga dilakukan bagi memantau pasukan pelawat yang mempunyai gejala demam. Sehingga bulan Mei 2016, sebanyak 365,050 orang pelawat telah disaring di pintu masuk;

- (v) pelawat juga telah diberikan kad amaran kesihatan ataupun *health alert card* dan dinasihatkan supaya pergi ke klinik yang berhampiran sekiranya mempunyai gejala-gejala mempunyai jangkitan zika. Sebanyak 5,882 keping kad amaran kesihatan telah diedarkan kepada pelawat-pelawat yang disaring dan setakat ini tiada jangkitan zika yang dikesan; dan
- (vi) sekiranya terdapat kes yang disyaki zika, *notification* akan dilakukan kepada unit kawalan vektor negeri dan aktiviti kawalan iaitu semburan kabus, aktiviti *liver siding* serta pemusnahan tempat pembiakan akan dilakukan oleh pejabat kesihatan daerah dalam tempoh 24 jam selepas *notification* diterima.

Tuan Yang di-Pertua, pada masa ini tiada vaksin dan tiada rawatan khusus untuk penyakit zika ini. Rawatan yang diberikan adalah berdasarkan kepada gejala yang dihidapi oleh pesakit. Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Kesihatan Malaysia mempunyai pendirian yang sama sebagaimana pertubuhan WHO untuk mencegah jangkitan virus zika kepada atlet dan pengunjung semasa berlangsungnya acara sukan Olimpik di Rio De Janeiro, Brazil pada 6 Ogos 2016 yang akan datang. Langkah-langkah yang akan dilakukan oleh KKM sebelum dan selepas tamat acara sukan ini adalah seperti berikut:

- (i) memberi taklimat mengenai pencegahan jangkitan virus zika kepada semua kontinjen Malaysia sebelum menyertai acara sukan Olimpik di Brazil. Ianya akan diadakan pada akhir bulan Jun 2016;
- (ii) selepas tamat acara sukan Olimpik, saringan di pintu masuk antarabangsa akan dipergiatkan lagi bagi mengesan jangkitan virus zika dalam kalangan semua kontinjen dan pelancong yang datang daripada negara Brazil dan lain-lain negara yang berlaku jangkitan virus zika; dan
- (iii) semua kontinjen dan pelancong tersebut juga akan diberikan kad amaran kesihatan ataupun *health alert card* dan dinasihatkan mendapatkan rawatan di klinik atau hospital sekiranya menghadapi gejala dan tanda-tanda virus zika.

Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Sila. Ada...

**Tan Sri Dato' Seri Dr. Ibrahim Shah bin Abu Shah:** Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri kerana telah memberikan penjelasan yang cukup baik. Saya kurang pasti sama ada virus zika ini telah menular ke negara kita. Daripada jawapan Yang Berhormat tadi saya kurang pasti. Saya hendak tahu *exactly* berapa ramai rakyat kita yang telah dijangkiti oleh virus zika ini? Keduanya, saya ingin mengetahui apakah negara kita mempunyai kepakaran dan ubatan-ubatan yang mencukupi sekiranya virus ini merebak secara serius di negara kita? Terima kasih.

## ■1220

**Dato' Seri Dr. Hilmi bin Yahaya:** Tuan Yang di-Pertua, setakat ini di negara Malaysia kita belum, tidak ada lagi kita mengesan penyakit zika yang dibawa masuk. Kalau ikut laporan yang saya dapat di sini bahawa sehingga bulan Jun kita telah pun membuat saringan kepada 491 sampel darah bagi pesakit yang ada tanda-tanda denggi tapi bila kita buat *test* di dapati tidak ada denggi. Kes-kes sebegini pihak kementerian telah mengambil sampel dan menguji virus zika dan didapati semuanya negatif, Tuan Yang di-Pertua.

Maknanya setakat ini belum ada kes yang dikesan di Malaysia Tuan Yang di-Pertua dan penyakit zika Tuan Yang di-Pertua tidak ada ubat yang khusus untuk penyakit ini, tidak ada vaksin dan tidak ada ubat yang khusus. Jadi kita cuma buat *supportive treatment* Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik, ada soalan? Sila.

**Dato' Hajah Dayang Madinah binti Tun Abang Haji Openg:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya mengenai kawalan di pintu-pintu masuk seperti pintu masuk Lapangan Terbang Kuching adakah kawalan seperti yang sama dilaksanakan di sana sebab kita ada tiap-tiap hari *direct flight*, dengan izin, dari Singapura ke Sarawak ke Kuching, terima kasih. Sabah juga kata Datuk Kadzim.

**Dato' Seri Dr. Hilmi bin Yahaya:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua, saya sebut tadi dalam jawapan bahawa semua pintu masuk memang ada kawalan dan jika didapati ada kes-kes yang disyaki, maka kita akan mengambil mereka dan membawa ke pusat kesihatan di *airport*. Contohnya Tuan Yang di-Pertua, contoh ini saya bagi untuk KLIA 1 dan KLIA 2. Ini daripada Februari hingga 11 Jun terdapat 173 jumlah pelawat yang telah disaring. Ini yang kita suspek mungkin terlibat dengan Zika ini dari *Brazil* 95 orang pelawat, *Mexico* 50, dari *Colombia* 10, daripada *Costa Rica* lapan, *Venezuela* tiga, *Honduras* tiga, *Vanuatu* dua, *Maldives* dan *Marshall Island* masing-masing satu. Ini yang contoh saya bagi di mana tiap-tiap *airport* akan buat tindakan yang sama Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik, ada lain-lain soalan. Baik terima kasih Yang Berhormat dan kita cukup gerun dengan penyakit ini bila virus itu Zika termasuk denggi ini. Bila hendak henti usik keluarga kita. Itulah debarnya lagi pun kita puas hati dengan pihak kementerian demi tindakan-tindakan yang terbaik itu. Terima kasih banyak.

Soalan nombor 11, sila Yang Berhormat Dato' Haji Abdul Rahman bin Mat Yasin.

11. **Dato' Haji Abdul Rahman bin Mat Yasin** minta Perdana Menteri menyatakan, bilangan penjawat awam yang telah berjaya memiliki rumah sendiri khususnya daripada kumpulan gred 17 dan ke bawah serta nyatakan langkah kerajaan bagi memastikan semua penjawat awam mampu memiliki rumah sendiri.

**Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Azalina Dato' Othman Said]:** Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat jumlah penjawat awam yang memiliki rumah sendiri berdasarkan data pengisytiharan harta dalam Sistem Maklumat Pengurusan Sumber Manusia (HRMIS)

seramai 332,894 orang. Daripada jumlah tersebut seramai 85,554 orang penjawat awam gred 17 dan ke bawah.

Walau bagaimanapun, data ini sentiasa dikemas kini dari semasa ke semasa kerana setiap penjawat awam diwajibkan untuk membuat pengisytiharan harta setiap lima tahun sekali atau apabila berlaku pemilikan harta mana yang terdahulu.

Antara langkah-langkah yang diambil oleh kerajaan bagi memastikan semua penjawat awam mampu memiliki rumah sendiri menyediakan pembiayaan di bawah Lembaga Pembiayaan Perumahan Sektor Awam (LPPSA) dengan kadar faedah terendah di pasaran iaitu 4% dan tidak mengenakan sebarang yuran pemprosesan.

Langkah-langkah lain yang diambil oleh kerajaan bagi memastikan semua penjawat awam mampu memiliki rumah sendiri adalah inisiatif untuk membina rumah mampu milik (RMM) melalui projek-projek seperti berikut:

- (i) Perumahan Penjawat Awam 1Malaysia (PPA1M) membina 100,000 unit rumah pada harga lingkungan RM90,000 sehingga RM300,000. Harga yang ditawarkan kepada penjawat awam adalah 20% hingga 30% lebih rendah daripada harga pasaran;
- (ii) Skim Perumahan Rakyat 1Malaysia (PR1MA) membina 175,000 unit rumah dengan harga 20% lebih rendah daripada harga pasaran;
- (iii) Syarikat Perumahan Negara Berhad (SPNB) membina 10,000 unit rumah mesra rakyat dengan subsidi RM20,000 seunit; dan
- (iv) program perumahan rakyat oleh Kementerian Kesejahteraan Bandar Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) dengan penyediaan 32,100 unit rumah.

Kerajaan sememangnya sentiasa komited dalam memastikan penjawat awam terutamanya yang berpendapatan rendah dan sederhana mampu memiliki rumah sendiri dengan menawarkan pelbagai skim dan inisiatif untuk membantu mereka. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih, Yang Berhormat Dato'.

**Dato' Haji Abdul Rahman bin Mat Yasin:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri. Mengang Yang Berhormat Menteri ini jawabnya jelas sokmo, jawapannya tegas, jelas dan padat dan semalam pun saya tertarik dengan jawapan Yang Berhormat Menteri mengenai dengan isu pilihan raya dan sebagainya.

Jadi pada hari ini soalan tambahan saya ialah terlebih dahulu saya mengucapkan tahniah kepada kerajaan yang telah berjaya menyiapkan sebanyak 102,200 buah rumah mampu milik untuk isi rumah miskin, berpendapatan rendah dan sederhana sepanjang RMKe-10. Saya juga mengalu-alukan langkah kerajaan yang terus prihatin untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui program perumahan mampu milik untuk isi rumah miskin, berpendapatan rendah dan sederhana di kawasan bandar dan luar bandar.

RMKe-11 antara program bantuan rumah PBR, Program Rumah Perumahan Rakyat, Rumah Mesra Rakyat seperti mana yang disebut oleh Yang Berhormat Menteri tadi, PR1MA, Perumahan Rakyat 1Malaysia dan sebagainya. Bagaimanapun, kita amat bimbang dan prihatin dengan nasib kira-kira 960,000 atau 60% daripada 1.6 juta orang penjawat awam yang tidak memiliki rumah terutamanya penjawat awam kumpulan 17 dan ke bawah. Malah ada di antara mereka ini sudah pun bersara tetapi masih belum memiliki rumah.

Soalannya ialah setakat manakah projek Perumahan Penjawat Awam 1Malaysia ini telah dilaksanakan khususnya bagi membolehkan Gred 17 dan ke bawah ini mampu memiliki rumah. Apa langkah dan inisiatif kerajaan bagi membolehkan mereka ini memiliki rumah terutamanya seperti bandar-bandar besar seperti Kuala Lumpur, Johor Bahru, Pulau Pinang dan sebagainya dan apakah langkah kerajaan untuk mengawal selia harga rumah supaya rakyat berpendapatan rendah termasuk penjawat awam ini memiliki ataupun mampu memiliki rumah apabila negara mencapai negara maju pada tahun 2020. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Sri Azalina Dato' Othman Said:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator. Sebenarnya jawapan saya baik ataupun buruk terletak kepada yang menyoal soalnya. Jadi semalam saya punya soalan Yang Berhormat dari Kedah hari ini daripada Yang Berhormat, bererti soalanlah memberi jawapan yang baik atau tidak.

Sebenarnya Tuan Yang di-Pertua memang tidak dapat menafikan bahawa jumlah penjawat awam mereka yang bekerja dengan kerajaan pada hari ini sudah mencecah 1.6 juta. Daripada jumlah tersebut itu mereka di bawah kategori Gred 17 ke bawah ini merangkumi antara jumlah paling besar. Saya telah memulakan jawapan saya pada soalan Yang Berhormat tadi Tuan Yang di-Pertua bahawa saya menyebut bahawa daripada jumlah yang seramai 332 pengurusan yang telah mendaftar dalam sistem maklumat pengurusan sumber manusia jumlah 332,894 telah mendaftarkan pengisytiharan harta.

Ini jumlah daripada 1.6 juta bererti daripada 332,894 yang telah daftar Tuan Yang di-Pertua 85,554 hanya yang mendaftar Gred 17 ke bawah.

■1230

Bererti daripada 332,894 yang telah daftar Tuan Yang di-Pertua, 85,554 hanya yang mendaftar Gred 17 ke bawah. Bererti pertama sekali kita dapat melihat bahawa kalau jumlah penjawat awam 1.6 juta yang mana didaftarkan pada hari ini, Gred 17 ke bawah hanya 85,554. Bukan kerana salah kerajaan tapi mereka yang di bawah Gred 17 ke bawah bertanggungjawab untuk mendaftarkan sama ada pengisytiharan harta mereka ada ataupun tidak.

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Ini kekangan kerajaan yang pertama sebab jumlah yang daftar itu tidak ramai walaupun diwajibkan kepada mereka untuk daftar. Walau bagaimanapun kita tahu daripada jumlah 85,554 yang daftarkan tentang pengisytiharan harta, kita tahu bahawa jumlah Gred 17 ke bawah ini lebih besar dan

lebih ramai yang menyebabkan saya menggalakkan pada semua pegawai kerajaan khususnya di bawah Gred 17 ke bawah untuk mempunyai inisiatif sendiri supaya kerajaan dapat memberikan respons dengan lebih, dengan izin, *accurate* kepada situasi mereka.

Yang Berhormat bertanya juga soalan sampingan berkenaan dengan apa yang sedang berlaku dan pendekatan yang dilaksanakan oleh kerajaan. Seperti yang kita tahu, kerajaan hari ini Barisan Nasional. Tidak kisahlah Pilihanraya Kecil kah, Pilihanraya Umum, tidak kisah ada pilihan raya kah, tidak ada pilihan raya, selagilah tanggungjawab kerajaan Barisan Nasional untuk menjalankan tanggungjawab memberikan keutamaan kepada rakyat. Memang tidak dinafikan perumahan menjadi satu perkara yang begitu penting dan kita tidak dapat menafikan bahawa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri memang menekankan perumahan sebagai inisiatif utama kepada rakyat. Siapakah tidak hendak ada rumah ya? Yang Berhormat, semua orang hendak ada rumah. Akan tetapi masalah hari ini kos rumah ini hari demi hari melambung naik.

Itu sebabnya kerajaan hari ini di bawah pimpinan Perdana Menteri mewujudkan PPA1M. PPA1M yang seperti saya nyatakan tadi Tuan Yang di-Pertua satu skim rumah mampu milik khas untuk penjawat awam bagi membantu penjawat awam membeli dan memiliki rumah yang berkualiti di lokasi yang strategik dengan harga yang rendah daripada harga pasaran. Inilah yang kita hendak dengar, kawasan strategik, harga murah. Selalunya kawasan strategik harga mahal. Kawasan tidak strategik pun harga mahal hari ini. Saya Tuan Yang di-Pertua, Ahli Parlimen kawasan Pengerang, dengan ada projek Rapid, tanah-tanah rizab Melayu pun sudah berjuta-juta Ringgit. Inilah kata orang cabaran pembangunan.

Akan tetapi berbalik kepada soalan Yang Berhormat ini, sebanyak 100,000 unit rumah PPA1M disasarkan menjelang tahun 2018. Projek PPA1M di seluruh Malaysia sedang dalam pelbagai peringkat perancangan. Sebanyak 100,000 unit rumah PPA1M disasarkan menjelang tahun 2018. Sehingga 9 Jun 2016, sebanyak 106,272 unit rumah PPA1M telah diluluskan melibatkan 177 buah projek di seluruh negara. Sehingga 9 Jun 2016, sebanyak 43 buah projek telah ditawarkan dan diiklankan melibatkan 19,602 unit rumah untuk penjawat awam. Daripada jumlah tersebut, 13,250 unit projek PPA1M di Putrajaya dan selebihnya sebanyak 6,352 unit dari seluruh Malaysia selain dari Putrajaya.

Semua unit rumah tersebut telah ditawarkan secara atas talian dan melalui proses cabutan undi. Manakala pemohon yang telah diterima sebanyak 63,486 permohonan. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Sekian sudahlah pertanyaan-pertanyaan bagi jawab lisan.

***[Masa untuk Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan telah tamat.]***

**RANG UNDANG-UNDANG****RANG UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN JALAN (PINDAAN) 2016****Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

*Aturan Urusan Mesyuarat* dibaca bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah "Bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang." [13 Jun 2016]

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat Senator Tuan Chia Song Cheng. Silakan.

**12.34 tgh.**

**Tuan Chia Song Cheng:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana telah memberi peluang kepada saya untuk membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016 dalam Dewan yang mulia ini. Berikut pindaan Akta 333, pengangkutan jalan akan membuat jalan raya kita lebih selamat kerana ia akan memperluaskan kuasa warden lalu lintas dan membolehkan pelaksanaan sistem awas, Sistem Kenderaan Keselamatan Automatik, dengan izin, iaitu satu sistem yang mengintegrasikan sistem AES iaitu *Automated Enforcement System*, dengan izin, dan Sistem Pemberian Mata Demerit Kesalahan Jalan Raya (KEJARA).

Sejak tahun 1984 sudah wujud sistem KEJARA tetapi digantung oleh pihak JPJ untuk kajian yang lebih menyeluruh dan mendalam. Akhirnya pada masa ini dengan sistem infrastruktur AES yang telah dibina dan digabungkan dengan sistem KEJARA yang terkini sudah disemak dan dikemaskini banyak sekali. Satu-satunya perkara terakhir adalah untuk meluluskan pindaan ini dan sistem ini boleh dilaksanakan.

Tuan Yang di-Pertua, kadar kemalangan dan kematian jalan raya perkara yang sangat sedia di negara kita. Daripada laporan statistik PDRM terkini, terdapat 489,606 kes kemalangan dan 6,706 kes maut jalan raya direkodkan. Pembaikan dalam *trend* pertolongan dari tahun 2011 ke tahun 2014 ialah sebanyak 6,674 kes maut. Walaupun kerajaan telah menjalankan banyak kempen keselamatan jalan raya, kadar kemalangan dan kematian jalan raya di negara kita masih melebihi purata dan terletak 20 buah negara tertinggi di dunia.

Mengikut laporan dalam Pertubuhan Kerjasama dan Pembangunan Ekonomi yang disediakan oleh Pertubuhan Kesihatan Sedunia (WHO) pada tahun 2015, kenderaan yang berdua roda seperti motosikal dan kenderaan berempat roda seperti kereta penumpang membentuk komposisi terbesar dalam kadar kematian jalan raya. Laporan ini mengesahkan tuntutan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan sebab utama kematian jalan raya sebab mengantuk, memandu kereta dengan terlalu laju, melulu dan melanggar lampu isyarat merah. Langkah untuk meningkatkan kadar kompaun saman dan kempen keselamatan jalan raya masih tidak mencukupi untuk menurunkan kadar kemalangan dan kematian jalan raya. Masalahnya terletaklah daripada segi kelemahan penguatkuasaan.



Dengan harapan pindaan ini diluluskan, sistem AWAS akan dapat berkesan dan dapat menangani masalah kadar kemalangan dan kematian jalan raya. Pindaan kepada Akta Pengangkutan Jalan ini adalah bagus kerana ia akan meringankan beban PDRM dan juga JPJ dalam isu-isu penguatkuasaan trafik. Ini akan membolehkan PDRM dan JPJ untuk menggunakan sumber mereka untuk menangani masalah yang lebih spesifik dan penting seperti menangani masalah lori hantu, sindiket kereta klon dan Ops Cantas Khas Tonto baru-baru ini yang sangat berjaya dan juga berkesan.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan seksyen 3, 3A dan juga 4 akan memberi kuasa kepada Yang DiPertua atau Pengerusi Majlis Perbandaran untuk melantik warden lalu lintas dan memberi kuasa kepada warden tersebut menjalankan tugas mereka.

Pindaan seksyen 52 mengagih tanggungjawab kes laporan kemalangan jalan raya kepada PDRM daripada warden lalu lintas yang menjejaskan amalan semasa. Namun bagaimanapun, terdapat beberapa isu yang saya hendak mengemukakan kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan dan Yang Berhormat sekalian untuk diberi perhatian.

#### ■1240

Pertama sekali, terdapat seolah-olah kekurangan daripada segi integrasi pangkalan data dan penyelarasan antara pihak agensi berkuasa yang terlibat. Sebagai contoh, jika seseorang individu melakukan banyak kesalahan trafik di bawah bidang kuasa yang berbeza iaitu melanggar lampu isyarat merah di Selayang dan memandu laju di Kuala Lumpur, bagaimanakah individu tersebut akan diambil kira untuk semua kesalahan dilakukan serata bidang kuasa berbeza dan mata dimiliki yang sewajarnya diberikan? Contoh lagi, banyak orang tidak takut kepada saman atau kompaun dikenakan daripada Majlis Perbandaran kerana kesalahan dilakukan tidak akan menjejaskan daripada memperbaharui cukai jalan mereka. Ada orang tunggu sehingga Majlis Perbandaran terdesak dan terpaksa melakukan musim diskaun kompaun dan mereka akan membawa susunan besar saman selama 10 tahun yang lalu.

Tuan Yang di-Pertua, apa mekanisme ataupun garis panduan antara Majlis Perbandaran, JPJ dan PDRM yang telah ditubuhkan untuk mengukuhkan penguatkuasaan, penyelarasan perancangan keseragaman dan juga menghalang pelanggan yang bertindih?

Kedua, isu ini akan dianggap sebagai sensitif tetapi masih perlu dikemukakan kerana saya akan mempersoalkan integriti segelintir pegawai penguatkuasaan yang mencemarkan imej anggota PDRM, Majlis Perbandaran dan juga JPJ kita. Mengikut berita surat khabar, terdapat satu kes bahawa tiga orang pengiring penyamar sebagai pegawai penguat kuasa mengiringi satu Datuk telah ditahan oleh pihak polis. Masalahnya, kes seperti ini rakyat susah untuk menentukan sama ada konvoi pengiring tersebut adalah sah atau tidak. Apakah pihak berkuasa tahu sama ada kes lain seperti ini dibiarkan berleluasa dan apakah langkah yang telah dilakukan untuk membendung isu ini?

Tuan Yang di-Pertua, ada juga kes di mana segelintir pegawai menyalahgunakan kuasa mereka seperti menggunakan siren polis untuk menderum keluar daripada kesesakan lalu lintas dan parkir kenderaan mereka berleluasa dan juga di lot letak kenderaan orang kurang upaya (OKU) dijumpai oleh rakyat dan bukti video dan juga gambar tersebut telah ditangkap dan juga disiarkan di media sosial.

Rakyat marah apabila mereka melihat, dengan izin, *double standard* di mana undang-undang jalan raya tidak terpakai kepada pihak berkuasa padahal rakyat asyik dikenakan saman tetapi pihak berkuasa tidak terjejas. Apakah tindakan yang telah diambil terhadap pegawai-pegawai itu dan selanjutnya mencegah insiden penyalahgunaan kuasa kelak?

Jika pihak berkuasa gagal untuk membimbing melalui teladan, rakyat tidak akan menghormati dan juga mematuhi undang-undang jalan raya dan dengan itu mengalahkannya tujuan rang undang-undang ini untuk mengurangkan kadar kemalangan dan juga kematian jalan raya.

Berkembang daripada isu kedua ini, kita perlu melihat bukan sahaja daripada segi sikap pihak berkuasa tetapi juga sikap pemandu dan juga penunggang secara umum. Sementara kita rakyat Malaysia telah dianggap sebagai orang yang bersopan santun dan juga berhemat oleh dunia, kita cenderung untuk berubah menjadi sikap hodoh ketika datang ke pemanduan di jalan raya. Kebanyakan pemandu kereta dan penunggang motosikal di negara kita mengamalkan budaya, dengan izin, *offensives driving stance*. Maksudnya, mereka memandu, menunggang dengan meluru dan juga sikap mementingkan diri sendiri. Contohnya, memotong jalan melalui lorong kanan, dengan izin, *discriminated, double parking* dan juga memandu dengan melulu laju.

Tuan Yang di-Pertua, tingkah laku seperti ini bukan sahaja menyumbang kepada kesesakan jalan raya tetapi juga meningkatkan potensi kes kemalangan dan juga kematian jalan raya yang kita sekarang di Dewan ini sedang dan ingin menurunkan. Di negara lain seperti Amerika Syarikat, Kanada, Australia, Singapura dan sebagainya, lesen memandu keistimewaan dan bukannya hak seseorang. Oleh itu, pemandu-pemandu di sana menghormati undang-undang jalan raya dan mengamalkan sikap berhemah semasa di jalan raya.

Di samping itu, dalam proses mendapatkan lesen memandu, mereka terpaksa menghadiri kursus praktikal mandatori, dengan izin, *Defensive Driving Course* bersepadu dengan kurikulum pengajaran lesen memandu. Kursus tersebut mengajar pemandu dan juga penunggang masa depan untuk memandu dengan berhemah. *Defensive* berjangka dan juga keupayaan untuk mengawal kereta, motosikal dalam keadaan ubah hala. Contohnya mengawal kereta ketika *hydroplaning*, brek kenderaan tidak berfungsi atau pun tayar bocor, memerhatikan *blindspot* dan juga potensi bahaya jalan raya, menjaga kenderaan dalam keadaan baik dan keutamaannya, dan memupuk sikap memandu berhemah dan sopan. Apakah inisiatif yang Yang Berhormat Menteri telah lakukan untuk menggalakkan dan juga mengintegrasikan kursus seperti *Defensive Driving Course* dalam kurikulum lesen memandu yang kita kini sedang ada?

Tuan Yang di-Pertua, ketika sistem AWAS dan juga KEJARA, pencegahan ini hanyalah terhad kepada pemegang lesen memandu sahaja. Bagaimana pula dengan pemandu dan juga penunggang yang tidak berlesen di bawah umur, warga emas yang lesen sudah lupus, tamat tempoh lama lalu dan juga jelas tidak layak untuk memandu di jalan raya lagi? Apakah yang Yang Berhormat Menteri sedang atau telah buat untuk menangani isu ini? Kita perlulah mengakui bahawa golongan segmen ini mendatangkan potensi bahaya kepada pemandu dan juga penunggang jalan lain di jalan raya.

Keempat dan juga akhir sekali, Tuan Yang di-Pertua, kerajaan kita sedang menerajui Rancangan Induk Pengangkutan Awam Darat Negara dengan membina projek-projek besar seperti MRT Sungai Buloh ke Kajang, kereta api laju Kuala Lumpur ke Singapura, rangkaian sambungan LRT Lembah Klang, pembangunan berorientasi transit untuk mengurangkan kadar penggunaan kenderaan persendirian dan juga menggalakkan penggunaan pengangkutan awam.

Tuan Yang di-Pertua, tetapi mengikut Laporan Penyelidikan Pasaran National 2014, kadar penggunaan kenderaan persendirian masih amat tinggi dan terletak ketiga tertinggi di dunia. Ini sebab di kawasan bandar, kira-kira satu perempat yang menggunakan pengangkutan awam seperti kereta api dan bas membelanjakan lebih daripada satu jam sehari untuk balik pulang daripada kerja berbanding kepada pengguna yang memandu kereta yang hanya membelanjakan satu jam sahaja. Oleh sebab itu, Tuan Yang di-Pertua, rakyat telah menimbulkan sebab penggunaan lemah untuk pengangkutan awam sebab oleh sebab perhubungan yang rendah.

Kekurangan infrastruktur sokongan seperti, dengan izin, *park and ride* dan juga *feeder bus system*, kekurangan keselamatan daripada kes jenayah, perancangan lemah, kapasiti lemah dan juga sebagainya.

■1250

Tuan Yang di-Pertua, akhirnya rakyat masih lebih suka untuk membantu kerana penggunaan pengangkutan awam lebih menyusahkan. Jadi soalan yang saya hendak tanya adalah apakah langkah-langkah yang sedang atau telah dilakukan oleh Menteri untuk memupuk penggunaan awam? Bagaimanakah Menteri menangani masalah yang ditimbulkan oleh rakyat sedemikian?

Tuan Yang di-Pertua, dengan membangkitkan isu-isu berkenaan di atas, saya mengakhiri ucapan perbahasan saya dengan menyokong rang undang-undang pindaan ini. Sekian, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Ahli Yang Berhormat. Sebelum saya memanggil Yang Berhormat yang kedua untuk berbahas, ingin saya maklumkan kepada Dewan yang mulia ini kita ada hanya enam rang undang-undang dan kita ada lagi empat hari. Oleh sebab itu jikalau kita tidak berbahas dan Ahli-ahli Yang Berhormat ini tidak memberikan nama lebih awal, maka kita tidak dapat memperuntukkan masa.

Ini ada dua walaupun ini bulan berpuasa dan juga ada dua kempen pilihan raya kecil yang berlaku, saya berasa gembira dan tahniahlah kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang berada dalam Dewan ini dan usaha kita untuk memartabatkan Dewan yang mulia ini perbahasan dan juga masa yang diberi iaitu sehingga Selasa minggu depan ini kita mesti memastikan bahawa kita ada aturan dan Dewan ini berjalan sehingga hari Selasa.

So saya mengucapkan terima kasih kerana sekejap tadi saya datang ada tiga nama sekarang sudah jadi 10 orang. Terima kasihlah Ahli-ahli Yang Berhormat yang ingin berbahas. Sekarang saya memanggil Yang Berhormat Y.M. Engku Naimah binti Engku Taib untuk berbahas.

**12.52 tgh.**

**Y.M. Engku Naimah binti Engku Taib:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahir Rahmanir Rahim*. Salam sejahtera. Terima kasih sekali lagi kerana memberi peluang kepada saya untuk turut sama membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016. Dengan statistik 6,706 kematian dan 18 kematian setiap hari sepanjang tahun 2015 seperti yang dimaklumkan semalam, saya kira ini menakutkan.

Apa yang saya nampak sikap manusialah yang merupakan faktor terpenting. Saya juga berpendapat ia juga berkait rapat dengan pendidikan. Semalam kita telah dimaklumkan oleh Yang Berhormat Menteri yang 80.5% kecuaiian manusia. Peratusan yang tinggi itu. Saya hairan dengan sikap ini dan seolah-olahnya jalan raya tempat berlumba. Bukan sahaja yang berkereta mewah tetapi kereta yang tidak mewah pun sama.

Tuan Yang di-Pertua, saya selalu memuji sikap warga penduduk warga Kuching Sarawak kerana berbudaya hebat dari sudut ini. Mereka mempunyai budaya toleransi yang tinggi dan kita hampir tidak mendengar hon kereta dibunyikan *unnecessarily*, dengan izin. Saya selalu berfikir akan bagaimana mereka boleh membudayakan begitu. Saya percaya ia bukan mengambil masa yang singkat.

Saya juga ingin bertanya kementerian akan usaha-usaha pendidikan untuk mengurangkan kadar kemalangan di negara ini. Saya kira kementerian sudah banyak membelanjakan untuk berbagai-bagai usaha untuk mengurangkan perkara ini tetapi saya rasa rakyat kita masih lagi di kadar sangat rendah daripada segi penggunaan di jalan raya dan pendidikan ke arah itu.

Untuk itu Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016. Sekian *Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang saya memanggil Yang Berhormat Datin Rahimah binti Haji Mahamad. Ada dalam Dewan? Terima kasih Yang Berhormat.

**12.54 tgh.**

**Datin Hajah Rahimah binti Haji Mahamad:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih sekali lagi kepada Tuan Yang di-Pertua atas kesempatan yang diberikan kepada saya untuk sama-sama berbahas Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016.

Tuan Yang di-Pertua, saya melihat rang undang-undang ini antara lain bertujuan untuk meminda Akta Pengangkutan Jalan 1987 bagi mengukuhkan kuasa penguatkuasaan di bawah Akta 333 dengan memperluaskan kuasa warden lalu lintas sedia ada yang diberi kepada Datuk Bandar, pegawai atau orang dalam perkhidmatan majlis bandar raya dan Perbadanan Putrajaya kepada pihak berkuasa tempatan khususnya kepada majlis perbandaran.

Tuan Yang di-Pertua, semakin ramai pelajar sekolah menengah sama ada di bandar mahupun di luar bandar yang menunggang motosikal ke sekolah tanpa lesen yang sah dan tidak mematuhi peraturan

undang-undang dengan tidak langsung memakai topi keledar. Malah acap kali kes kemalangan sebegini melibatkan pelajar sekolah yang akhirnya tiada sebarang tuntutan insurans yang layak diberi kepada mangsa tersebut. Jadi saya mencadangkan mungkin pihak kerajaan dan Jabatan Pengangkutan Jalan boleh memikirkan sesuatu jalan penyelesaian dalam isu ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menyentuh keberkesanan Jabatan Pengangkutan Jalan yang telah mengurangkan kos pengambilan lesen motosikal B2 melalui Program MyLesen. Melalui program ini, pemohon hanya perlu membayar RM299 untuk memiliki lesen motosikal dan sejak dilancarkan pada September tahun lalu, sebanyak 63,000 orang pemohon berjaya didaftarkan dengan 50% telah berjaya mendapat lesen.

Malah JPJ juga turut mengalu-alukan mana-mana pihak melaksanakan CSR ataupun tanggungjawab sosial korporat memberi diskaun 50% kepada pelajar cemerlang untuk mengambil lesen B2 ini. Soalan saya ialah sejauh manakah keberkesanan program ini pada hari ini? Dengan itu Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Ahli Yang Berhormat. Kita ada dua minit lagi. Yang Berhormat Senator Puan Hajah Khairiah binti Mohamed.

**12.58 tgh.**

**Puan Hajah Khairiah binti Mohamed:** Saya mula sedikit. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana kebenaran untuk saya membahaskan sedikit berkait dengan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016. Saya terus kepada perbahasan saya berkait dengan fasal 3 iaitu berkait dengan pindaan seksyen 3 di mana antara *core* kepada pindaan pada kali ini pemberian kuasa kepada Yang Dipertua Majlis Perbandaran atau Pengerusi Majlis Perbandaran untuk melantik warden lalu lintas yang berpakaian seragam khas. Saya melihat di sini PBT diberi peranan untuk mengambil tugas dan membantu tugas polis dan juga pihak anggota penguat kuasa JPJ untuk mengawal lalu lintas di mana sebelum ini tugas ini telah pun diberikan kepada anggota penguat kuasa DBKL. Sekarang ini telah dipanjangkan pula kepada pihak majlis perbandaran.

Di sini suka saya menyarankan sekiranya sebelum ini tugas ini diberi kepada Majlis Dewan Bandaraya, mereka ini mempunyai *income* yang sangat besar. Dewan-dewan Bandaraya ini mempunyai *income* yang sangat besar sedangkan PBT iaitu majlis-majlis perbandaran ini mereka mempunyai *income* yang sangat kecil dan dengan perbelanjaan yang sangat besar. Ditambah sekarang satu lagi fungsi ataupun peranan yang diberi kepada mereka iaitu pengawal lalu lintas melalui pelantikan warden-warden lalu lintas ini.

Apakah implikasi kewangan terhadap PBT berkenaan? Adakah kerajaan tidak berhasrat untuk turut sama menanggung implikasi-implikasi kewangan ini memandangkan saya kira tidak sedikit emolumen dan juga aspek-aspek latihan, pakaian seragam dan lain-lain yang diperlukan dari sudut pelantikan warden-warden lalu lintas ini. Itu yang pertama.

Jika kita lihat kepada implikasi kewangan pun telah dinyatakan di sini rang undang-undang ini akan melibatkan kerajaan dalam perbelanjaan kewangan tambahan yang amaunnya belum dapat ditentukan.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ahli Yang Berhormat, panjang tak ucapan Yang Berhormat?

**Puan Hajah Khairiah binti Mohamed:** Saya ada tiga *point* lagi.

**Tuan Yang di-Pertua:** Agaknya berapa minit?

**Puan Hajah Khairiah binti Mohamed:** Saya rasa lebih baik saya sambung.

**Tuan Yang di-Pertua:** Okey kalau Yang Berhormat rasa macam itu boleh. Senang saya.

**Puan Hajah Khairiah binti Mohamed:** Okey terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ahli-ahli Yang Berhormat, jam menunjukkan 1.01 sekarang ini. Oleh itu Mesyuarat ditangguhkan sehingga jam 2.30 petang.

**[Mesyuarat ditempokkan pada pukul 1.01 petang.]**

**[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]**

**[Timbalan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]**

■1430

**Timbalan Yang di-Pertua:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Saya percaya Yang Berhormat-Yang Berhormat semua sudah berehat. Kita sambung semula dan diminta Yang Berhormat Khairiah menyambung ucapannya. Silakan.

**2.32 ptg.**

**Puan Hajah Khairiah binti Mohamed:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya sambung perbahasan saya dengan berpindah kepada tajuk saya yang kedua iaitu berkait dengan fasal 9 iaitu fasal 9 ini menyebut tentang penggantungan seksyen 37 di mana ia melibatkan penggantungan atau pembatalan lesen memandu di bawah seksyen 35 atau pembatalan lesen memandu percubaan di bawah seksyen 35A yang mana penggantungan dan pembatalan ini dilaksanakan berdasarkan sistem pemberian mata demerit atau pun melalui Sistem Keselamatan Jalan Raya (KEJARA).

Persoalan yang ingin saya kemukakan di sini adalah setakat sistem ini berjalan, sistem pemberian mata demerit ini berjalan saya kira semenjak pindaan di bawah seksyen 37, jumlah kes yang telah melibatkan penggantungan dan juga pembatalan lesen dan juga amaran yang telah diambil. Adakah berlaku kes-kes di mana pembatalan dan penggantungan diberi, ditarik balik. Maknanya, kesalahan-kesalahan atau pun orang yang tegar melakukan kesalahan di kalangan pemegang-pemegang lesen.

Saya ingin juga mengetahui kalau berdasarkan seksyen 41, Akta Pengangkutan Jalan ada peruntukan berkait sekiranya ada pemandu yang memandu dengan berbahaya dan melulu sehingga menyebabkan kematian, lesen-lesennya boleh digantung. Jadi, berdasarkan seksyen 41 ini berapakah kes yang telah melibatkan penggantungan lesen-lesen? Jika kita lihat kepada seksyen 37 yang lama, ada

beberapa perubahan berbanding dengan seksyen yang baru ini di mana melalui seksyen lama pemegang-pemegang lesen telah diberi masa untuk tunjuk sebab kenapa lesen memandu mereka tidak patut digantung atau dibatalkan dengan mana mereka diberi notis pemberitahuan tentang pengantungan tersebut dan mereka diberikan tempoh untuk tunjuk sebab.

Akan tetapi, jika dibandingkan dengan peruntukan yang baru dibuat ini yang menggantikan seksyen 37 yang lama, tidak ada peruntukan berkait dengan tunjuk sebab ini. Saya ingin tahu apakah justifikasi kepada tunjuk sebab ini ditiadakan melalui seksyen yang baru ini.

Seterusnya, saya berpindah kepada isu saya yang ketiga iaitu berkait dengan petak-petak letak kereta. Petak-petak letak kereta ini peruntukan di bawah akta yang sama juga Akta 33 ini. Namun, peruntukan untuk menyediakan dan menguruskan petak-petak letak kereta ini diberi kuasa kepada pihak PBT melalui perintah-perintah letak kereta yang PBT menggubalkan. Kita sedia maklum PBT mengeluarkan perbelanjaan dalam menyediakan dan menguruskan serta mengutip hasil-hasil bayaran daripada petak-petak letak kereta tersebut. Hasil-hasil ini PBT menggunakan semula untuk perbelanjaan-perbelanjaan PBT yang mana ia melibatkan perbelanjaan yang sangat besar dan melibatkan penyediaan kemudahan-kemudahan lain untuk rakyat. Saya kira ini mungkin terkeluar sedikit daripada tajuk dan melibatkan kementerian yang lain tetapi suka saya mengutarakan dan menyebut perkara ini di sini kerana kutipan-kutipan *parking* yang dikendalikan oleh pihak PBT hari ini adalah tertakluk kepada pembayaran GST 6% kepada pihak kerajaan.

Sedangkan GST 6% ini kebanyakan PBT tidak mengutipnya daripada para pengguna petak-petak letak kereta. Jadi, saya di sini menyarankan supaya kerajaan mengkaji semula keperluan atau pun ke arah mengkaji, mengecualikan bayaran 6% GST daripada pihak-pihak PBT membayar kepada pihak kerajaan kerana hasil kutipan petak-petak letak kereta ini adalah dikembalikan kepada rakyat untuk kemudahan rakyat. Di mana ini adalah kemudahan kutipan yang dibuat oleh kerajaan saya kira ini tidak sepatutnya dikenakan atau pun subjek kepada 6% GST tersebut.

Akhir sekali, berkait dengan fasal 12 iaitu kuasa mengalih kenderaan yang rosak dan ditinggalkan di jalan-jalan raya. Peruntukan ini sebenarnya seharusnya telah lama diberikan kepada pihak PBT dan saya yakin PBT sebenarnya telah lama menjalankan kerja-kerja mengalihkan kenderaan-kenderaan yang tersadai di tepi-tepi jalan. Saya kira peruntukan ini sebenarnya sudah terlambat tetapi sepatutnya memang telah dibuat sejak sekian lama tetapi baru dibuat. Saya ucapkan tahniahlah kepada pihak-pihak berkenaan yang membuat pindaan ini kerana memang ia sangat diperlukan supaya kerja-kerja PBT tidak terletak dengan implikasi perundangan yang banyak. Kesan-kesan negatif perundangan apabila tidak ada peruntukan-peruntukan yang berkenaan tetapi kerja-kerja tersebut dibuat oleh pihak PBT. Jadi, saya ucapkan tahniah atas penyediaan atau pun adanya fasal 12 ini yang begitu membantu kerja-kerja PBT yang sedang berjalan selama ini.

Saya kira empat tajuk itu sahaja yang ingin saya sentuh berkait dengan Pindaan Akta Pengangkutan Jalan, Akta 333 pada kali ini. Sekian, terima kasih. Saya menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat. Ada siapa lagi? Saya jemput pula Yang Berhormat Datuk Mariany.

**2.39 ptg.**

**Datuk Hajah Mariany binti Mohammad Yit:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, terima kasih Tuan Yang di-Pertua memberi saya keizinan untuk saya sama-sama membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016.

■1440

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin merakamkan tahniah ke atas Yang Berhormat Menteri dan pihak kementerian kerana Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016 telah dibentangkan dengan jayanya.

Tuan Yang di-Pertua, episod kemalangan dan kecuaiian yang melibatkan kenderaan lalu lintas Malaysia kritikal. Mengikut statistik kematian di jalan pada 2014, seramai 6,674 orang dari 25 juta jumlah kenderaan berdaftar di Malaysia. Mengikut fasal 8, berhubung dengan suatu pindaan bagi peruntukan penggantung dan pembatalan lesen memandu, saya ingin mendapat penjelasan bagaimana kita dapat menguatkuasakan secara total bagi suatu tindakan pemotongan mata iaitu demerit maksima dan penggantung serta minta lesen memandu kepada semua pemandu yang disiasat kerana terlibat dengan kemalangan maut atau kemalangan lalu lintas yang menyebabkan hilang upaya kekal.

Saya dapati kejadian kes kemalangan maut ini berpunca daripada kegagalan dan kecuaiian pemandu kenderaan kerana memandu secara melulu dan tidak berhemah. Oleh itu, apakah dapat pendekatan secara mandatori penggantung lesen memandu atau pembatalan lesen dilaksanakan apabila sistem mata demerit ini ditambah baik pelaksanaannya selepas pindaan akta ini? Saya mohon status pelaksanaan terkini.

Tuan Yang di-Pertua, menyentuh fasal 14 pula, bagi meminda seksyen 123 Akta Pengangkutan Jalan, saya ingin mengetahui adakah sijil perakuan jawatan penguat kuasa yang standard perlu dikeluarkan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia bagi mengawal dan menyelia daftar pegawai penguat kuasa di seluruh negara. Saya memandang berat pindaan fasal ini kerana penguat kuasa yang menjalankan tugas tanpa memakai uniform akan mewujudkan pertikaian di kalangan awam. Adalah penting bagi semua anggota penguat kuasa sama ada yang dilantik oleh Datuk Bandar Kuala Lumpur, Yang Dipertua Majlis PBT atau Yang Dipertua Agensi PBT diselaraskan secara perakuan kuasa pegawai penguatkuasaan bagi membendung isu integriti dan isu penyalahgunaan kuasa atau penyamaran dalam menguatkuasakan peraturan-peraturan lalu lintas.

Tuan Yang di-Pertua, dalam memastikan kejadian kemalangan di jalan raya dapat diminimumkan dan risiko kecederaan atau kematian yang terbit dari mala petaka ini diambil langkah pencegahan yang efektif. Saya ingin mendapatkan penjelasan daripada kementerian mengenai penyelewengan dan dalam prosedur pemeriksaan kenderaan yang dijalankan oleh PUSPAKOM. Mengikut Kaedah-kaedah



Kenderaan Bermotor 1995 (Pemeriksaan Berkala, Standard Peralatan dan Pemeriksaan), terdapat banyak perlakuan penyelewengan dan tata amalan yang negatif.

Jika pemeriksaan ini melibatkan kenderaan komersial, penyelewengan ini sudah menjadi trend perniagaan pemilik woksyop dan kedai aksesori kenderaan. Justeru itu apabila berlaku kemalangan, sejarah laporan pemeriksaan sesebuah kenderaan tidak dapat dirujuk bagi tujuan forensik kejuruteraan.

Justeru itu saya ingin mendapatkan kepastian daripada Yang Berhormat Menteri, bagaimana dapat kementerian melihat perkara penyelewengan ini dalam integriti proses pemeriksaan kenderaan yang dijalankan oleh PUSPAKOM. Saya memohon mencadangkan kepada kementerian supaya mengkaji semula peruntukan-peruntukan di dalam Akta Ibu atau Kaedah-kaedah Kenderaan Bermotor agar format pemeriksaan yang lebih ketat dapat diaplikasikan dan rekod pemeriksaan serta rekod pemandu vokasional dihubungkan ke satu pangkalan data bersepadu agar statistik kemalangan maut dan melibatkan kecederaan hilang upaya dapat diminimumkan.

Terakhir soalan saya dalam perbahasan ini ialah, sejauh mana JPJ Bahagian Kejuruteraan apabila membuat perkiraan dalam kelulusan reka bentuk kenderaan, pengangkut bahan berbahaya atau pengangkut apa-apa bahan supaya tidak mengancam dan menimbulkan risiko keselamatan dan kesihatan kepada pengguna jalan raya. Akhir-akhir ini saya dapati JPJ seolah-olah tidak mempunyai satu peruntukan khusus bagi menguatkuasakan secara sah, perkara-perkara berkaitan dengan kenderaan komersial, pembawa LPG, mobil kren, pembawa jentera berat atau pembawa *solution* bahan kimia.

Saya mohon mendapatkan maklum balas daripada JPJ bagaimanakah penguatkuasaan pembinaan seperti *compressed gas storage tank truck, chemical tank truck, petroleum tank truck* dan *LNG tank truck*, dengan izin, atau lori pembawa muatan pembinaan agar keselamatan kenderaan lebih kecil lebih terpelihara dan dijamin keselamatan di bawah peruntukan Akta Pengangkutan Jalan 1987. Saya mohon menyokong. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Senator Datuk Hajah Mariany Mohammad. Kita dengar, nampak di sini Yang Berhormat Menteri kita Datuk Ab. Aziz Kaprawi mendengar dengan penuh teliti, mencatat apa yang disuarakan oleh Ahli-ahli Dewan Negara kita. Silakan. Satu lagi kita minta tadi Yang Berhormat Dato' Dr. Johari bin Mat, silakan.

#### 2.46 ptg.

**Dato' Dr. Johari bin Mat:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Alhamdulillah... [Membaca sepotong doa]*

Sekali lagi saya ucap terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua yang telah memberi peluang kepada saya untuk turut sama berbahas dan berbincang tentang Akta Pengangkutan Jalan 1987 yang telah dibentangkan untuk meminda Akta 333. Semalam kita telah mendengar pembentangan yang telah diberikan oleh kementerian melalui Timbalan Menteri. Pindaan ini berlaku kepada 11 fasal bermula daripada fasal 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12 dan 13. Ini merupakan fasal-fasal yang telah dipinda untuk memperbaiki apa yang ada dalam akta tersebut.

Dalam pembentangan itu kita melihat bahawa ada dua unsur utama iaitu yang pertama untuk menambah baik pelaksanaan sistem mata untuk mencegah kesalahan iaitu terhadap pengguna jalan raya yang terutamanya melibatkan pemandu kenderaan sama ada kenderaan berat, kereta, lori, kereta, motosikal dan sebagainya supaya mereka berhati-hati di dalam melaksanakan tugas ketika memandu. Kita melihat juga statistik yang telah diberikan bahawa begitu ramai yang terlibat dengan kemalangan maut dan telah membawa kerugian kepada negara berbilion-bilion.

Ini menunjukkan bahawa manusia merupakan faktor utama yang telah diterangkan semalam berhubung dengan kemalangan yang berlaku di negara kita dan di mana negara kita menduduki tempat yang kedua puluh daripada negara-negara yang telah dicatatkan di antara 160 buah negara dalam statistik kemalangan. Ini menunjukkan faktor manusia merupakan faktor utama di samping faktor-faktor jalan dan teknikal.

Tuan Yang di-Pertua, tugas kerajaan ini memang berat. Yang kita bincangkan ini pun tugas kerajaan dan kerajaan ini disebut kalau dalam bahasa Arab dengan izin... [*Berucap dalam bahasa Arab*]. "*Ketua kaum, ketua masyarakat, pemimpin- khadam kepada rakyat*". Oleh sebab itu kerajaan telah diberi tanggungjawab untuk memberi khidmat kepada rakyat dan untuk memastikan supaya rakyat hidup selesa, selamat dan dapat menjalani kehidupan ini dengan aman. Salah satu keadaan tidak selamat ialah apabila mereka berada di jalan raya. Kita melihat keadaan ini memerlukan pindaan ini supaya ketertiban orang-orang yang menggunakan jalan raya itu meningkat dari semasa ke semasa. Kita telah melihat kemalangan jalan raya ini telah berlaku saban hari, tahun ke tahun dan kita melihat terutamanya ketika berlaku perayaan.

#### ■1450

Apabila berlaku perayaan, tambah-tambah kita dekat dengan Hari Raya Puasa ini, kita akan digemparkan dengan kemalangan-kemalangan ngeri dan juga kemalangan-kemalangan itu meningkat daripada semasa ke semasa. Ini kerana ramainya orang pengguna jalan raya, terutamanya kenderaan untuk balik ke kampung atau pulang ke tempat kediaman masing-masing, setelah mereka beraya di kampung. Ini satu fenomena, tidak kiralah hari raya apa pun dalam masyarakat kita ini memang pengguna jalan raya banyak. Malah cuti-cuti pendek pun kita tengok peningkatan penggunaan jalan raya itu bertambah sebagaimana dilaporkan oleh media masa seperti TV dan sebagainya.

Di sinilah kita boleh pupuk selain daripada undang-undang pencegahan yang telah dibentangkan di sini. Kita juga boleh pupuk kesedaran supaya setiap orang jaga keselamatan diri. Orang yang memandu dengan cara tidak berhemat ataupun semberono ataupun hendak cepat itu sebenarnya dia lupa keselamatan diri dan juga keluarganya yang bersama-sama ataupun orang lain. Kita kena jaga keselamatan diri kita dan menghormati juga keselamatan orang lain. Oleh sebab itu kita pupuk perkara ini supaya masyarakat kita akan lebih peka terhadap keselamatan di jalan raya. Kalau kita lihat orang naik motor di tempat kita laju, tidak kira di bandar kah, dalam bandar pun laju. Laju saya rasa lebih daripada negara lain.

Saya pernah pergi ke Vietnam, motornya penuh di jalan raya tetapi tidak laju, biasa sahaja. Tidak berlumba, tidak nampak perlumbaan. Namun, kalau kita tengok di tempat kita, semacam berebut-rebut hendak cepat. Mereka berjalan *slow and steady*. Apabila kita cermat, berhemat di jalan raya, maka sudah pasti dapat mengelakkan kemalangan-kemalangan yang tidak diingini. Kita melihat kalau kita tengok di sini, negara kita rugi berbilion Ringgit kerana kemalangan itu. Sebenarnya kalau kita boleh kaji lagi, itu daripada segi kewangan tetapi kesusahan, kepayahan dan berbagai-bagai akibat daripada kemalangan itu lebih lagi.

Oleh sebab itulah bagi saya kalau mereka yang terlibat tadi boleh di kompaun, bukan sahaja di kompaun tetapi boleh difikirkan untuk- bukan sahaja setakat kompaun, gantung lesen dan sebagainya. Akan tetapi perlu dibuat satu kursus baru untuk seterusnya, orang yang terlibat dengan kemalangan-kemalangan yang serius. Begitulah juga bagi mereka yang sering melakukan kesalahan jalan raya seperti langgar *traffic lights* dan sebagainya. Mereka ini juga kalau yang banyak melakukan kesilapan itu, perlu diberi kursus balik dengan membayar kursus tersebut. Ini kerana mereka adalah tergolong di kalangan orang yang gagal di jalan raya.

Kita kena meletakkan ini satu keadaan yang serius. Mereka yang sering terlibat atau melakukan kesalahan di jalan raya, tidak kira apa. Boleh kita senaraikan mengikut *priority* atau keutamaannya. Kalau sudah banyak dan ada sekatan tertentu, mereka ini perlu mengikuti kursus baru. Ini sebab apa, sebab apabila mereka telah sering melanggar, maksudnya mereka telah gagal. Apabila orang gagal, kena *repeat*, ulang balik, barulah kita akan dapat memberi pengajaran kepada masyarakat kita. Sebenarnya bagi orang yang selalu melakukan perkara itu, tidak cukup bagi saya kompaun, denda, tidak cukup. Denda boleh jadi orang ada duit, dibayar. Bagi dia tidak besar tetapi apabila kita kata kena kursus balik, kaunseling dan sebagainya, mungkin dia akan rasa insaf, dia akan rasa sedar bagaimana pentingnya menjaga kebaikan dan keselesaan pengguna jalan raya, di samping dia juga hendak mengguna.

Kemudian saya melihat juga dalam perjalanan kita berada di jalan raya, ada orang yang memandu perlahan, duduk di lorong kanan. Ini pun juga saya rasa tidak faham tentang selok-belok berada di jalan raya. Ini juga boleh membawa kemalangan. Orang yang duduk di garis kanan tetapi perlahan, apa lagi ada yang membawa kereta dan memandu kereta di samping dia memandu anaknya di riba. Ini juga memberi satu kesan yang tidak baik dan boleh membawa kemalangan. Jadi, dalam hubungan ini, dalam hubungan kemalangan ini, saya hendak dapatkan sedikit maklumat daripada pihak kementerian, daripada Menteri kita. Difahamkan bahawa yang terlibat dalam kemalangan ini dan juga membawa kenderaan ini ada yang ada lesen, ada yang tidak ada lesen. Kalau boleh, peratus orang yang ada lesen ini terlibat dengan kemalangan dan juga mereka yang tidak ada lesen terlibat dengan kemalangan, itu satu.

Kedua, warga asing, baru-baru ini dikaitkan dengan warga asing yang membawa kenderaan dalam negara kita tanpa lesen. Mereka ini apabila ada sekatan jalan raya, maka ternyata ada yang membawa kenderaan dengan cara sah dan tidak sah. Jadi, berapa pula mereka ini yang terlibat dengan

kemalangan? Saya difahamkan baru-baru ini ada lori-lori yang pengangkut tanah ini membawa dengan begitu laju sehingga merempuh bangunan awam dan sebagainya dan merempuh pejalan kaki dan sebagainya. Oleh sebab itu, saya rasa perkara ini perlu diberi perhatian dan perlu mengenakan tindakan yang sewajarnya.

Selain daripada itu, saya melihat di sini statistik yang telah diberikan oleh Menteri semalam dan saya tengok di sini ada tiga pihak yang sedia ada iaitu pihak JPJ, PDRM dan juga SPAD yang mengawasi perjalanan di jalan raya. Sekarang ini akan ditambah lagi dengan PBT dan sebagainya. Saya menyokong hal ini untuk dipertingkatkan. Walau bagaimanapun, saya hendak mengesyorkan kepada sukatan pelajaran, kursus kepada orang yang akan diberi lesen. Bagi saya, kursus untuk orang Islam, masukkan elemen bahawa kita berada di jalan raya ini, memandu kenderaan adalah juga termasuk dalam ibadah.

Saya melihat kesedaran ini perlu ditekankan sebab orang apabila membawa kenderaan di jalan raya, mereka kadang-kadang dipotong oleh orang lain dan dia rasa hendak marah. Apabila hendak marah, dia akan kejar dan potong orang lain selain daripada dijadikan jalan raya itu tempat perlumbaan. Biarlah kita masukkan elemen, kalau pensyarah-pensyarah yang memberi kursus sentuhkan supaya bahawa kita berada di jalan raya mempunyai satu tanggungjawab.

Di samping itu juga kita berada dalam *ubudiah* pada Allah. Ini sangat penting, terutamanya apabila kita melihat tempat-tempat yang perlu diperlahankan, perlu diperlahankan ada tempat kanak-kanak melintas, di sekolah dan sebagainya. Kita masih lagi melihat pemandu-pemandu di jalan raya tidak mematuhi. Kadang-kadang ada kanak-kanak yang melintas, anak-anak sekolah yang melintas, oleh sebab terlalu lajunya, maka dia boleh menyebabkan melanggar kanak-kanak tersebut atau orang yang berada di situ untuk melintas.

#### ■ 1500

Sedangkan kita kalau kita melihat *priority*nya perlu kita beri kalau ada di tepi jalan, kanak-kanak, orang dewasa, orang tua, wanita-wanita dan siapa sahaja yang kita anggap mereka berada di jalan raya dan kemungkinan mereka akan melintas jalan. Ini supaya kita memberi satu kesedaran yang sangat tinggi bahawa kita berada di jalan raya itu bukan sahaja untuk kemudahan tetapi juga pada waktu yang sama kita boleh melakukan banyak kebaikan.

Saya teringat di sini Tuan Yang di-Pertua, ada sabda Rasulullah SAW yang maksudnya, *“Rasulullah kata setiap hari hendaklah kamu memberi sedekah”*. Lalu orang bertanya, *“Wahai Rasulullah tidak semua orang yang hidup ini ada harta boleh diberi sedekah, lalu Rasulullah kata sedekah itu boleh kamu lakukan dengan kata, “Alhamdulillah, Subhanallah, Allahuakbar.” Begitulah juga kamu boleh beri sedekah itu dengan solat”*. Dan akhir sekali Rasulullah kata; *“Cukuplah kamu boleh beri sedekah dengan tidak melakukan kesusahan atau keburukan kepada orang lain”*.

Jadi kalau kita memandu dengan berhemah kita tidak menyusahkan orang lain. Kita memandu dengan berhemah kita tidak akan menyusahkan pihak lain dan itu pun sudah cukup untuk kita buat kebaikan walaupun tidak memberi kewangan, belanja harta dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, setiap orang suka kepada jalan yang besar, jalan yang lebar, jalan yang cantik dan setiap orang suka supaya jalan itu makin banyak, makin banyak. Namun kita lihat dalam statistik yang telah diberikan 1.3 juta buah kenderaan didaftarkan pada setiap tahun dan begitu juga pengguna jalan raya juga yang mendapat lesen juga meningkat dari setahun ke setahun.

Perkara inilah yang saya ingin nyatakan bahawa jalan yang baik tidak semestinya kita berada dalam sentiasa selamat di jalan raya tetapi kalau berhimpun orang yang berhemah, jalan yang baik dan juga teknikal yang baik di jalan yang baik *insya-Allah* kita akan dapat melihat pengguna jalan raya aman dan selamat. Dengan itu saya mengalu-alukan pindaan ini dan semoga pengangkutan jalan kita, pengangkutan awam kita dan kemalangan dapat dielakkan daripada semasa ke semasa.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih, Yang Berhormat Dato' Dr. Johari Mat. Bila Yang Berhormat cerita itu terangkan nampak-nampak saya Mat Rempit kena langgar seolah-olah nampak kereta yang langgar lori, itu bayangan saya. Jadi baguslah. Jadi saya minta Yang Berhormat Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff. Sila.

### 3.03 ptg.

**Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahir Rahmanir Rahim...* [Membaca sepotong doa] Terima kasih sekali lagi Tuan Yang di-Pertua di atas keizinan memberikan peluang kepada saya untuk bersama-sama membahaskan rang undang-undang berkaitan kaedah-kaedah lalu lintas jalan raya bagi memastikan keselamatan orang awam, disiplin pemandu dan penguatkuasaan pematuhan perundangan jalan raya lebih inklusif dan lebih bersepadu.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengambil kesempatan di sini untuk menzahirkan tahniah ke atas Kementerian Pengangkutan kerana berjaya membentangkan pindaan akta ini. Harapan saya semoga dengan pindaan yang dibuat, keterangkuman dan langkah bersepadu mendisiplinkan pemandu kenderaan dengan berkuat kuasa secara efektif, penambahbaikan ke atas Kaedah-kaedah Kenderaan Bermotor 1997.

Dalam inti pati pindaan ini saya ingin mendapatkan beberapa penjelasan dari Yang Berhormat Menteri Pengangkutan berhubung dengan perkara yang pertamanya ialah perluasan kuasa ke atas pegawai penguat kuasa PBT.

Kedua, keberkesanan dan keupayaan sistem pangkalan data JPJ bagi memastikan pelaksanaan bersepadu sistem demerit dilaksana.

Ketiga, perkara-perkara berkaitan dengan sistem dan kawal selia integriti anggota penguat kuasa JPJ ataupun anggota penguat kuasa JPJ.

Tuan Yang di-Pertua, dalam fasal 3 dan 4 pindaan akta ini, kuasa penguatkuasaan Akta Pengangkutan Jalan bakal diberikan kepada 148 PBT selain DBKL. Selain itu terdapat empat lagi agensi yang diberikan kuasa PBT oleh Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan bagi mengendalikan urusan kerajaan tempatan di kawasan yang diwartakan di setiap negeri dan sepadan daerah PBT masing-masing.

Saya ingin mendapatkan penjelasan dari Yang Berhormat Menteri apakah pihak kementerian mempunyai perincian yang jelas dan lebih sempurna dalam memastikan perluasan kuasa ke atas entiti PBT ini mematuhi ketetapan perundangan di dalam Akta Pengangkutan Jalan 1987 dan Kaedah-kaedah Lalulintas Jalan 1959. Persoalan ini saya timbulkan kerana di dalam setiap daerah PBT, terdapat jalan-jalan persekutuan, jalan-jalan negeri dan jalan bandaran yang di bawah tadbir selia PBT.

Warden-warden trafik perlu diberikan keutamaan laluan bagi memastikan penguatkuasaan dilakukan dan jika kita merujuk kepada seksyen 9(1) Kaedah-kaedah Lalulintas Jalan 1959 hanya kenderaan seperti ambulans, bomba, kenderaan kastam, polis dan penjara sahaja yang diberikan keistimewaan untuk mendapat keutamaan pemberian laluan oleh pengguna jalan raya. Perkara ini saya kemukakan kerana dibimbangi warden trafik akan dijadikan sebagai juruiring kepada VIP atau pegawai kanan atau kenderaan PBT dan ini menimbulkan *public uproar* sebagaimana yang berlaku di DBKL dan Perbadanan Putrajaya.

Saya mengambil berat isu ini kerana saya dapati pihak polis pernah memberi amaran kepada semua agensi kerajaan bahawa tugas juruiring ini hanya boleh dilakukan oleh polis trafik sahaja kerana ia mematuhi seksyen 9(1) Kaedah-kaedah Lalulintas 1959. Oleh itu saya mohon Yang Berhormat Menteri memberikan penjelasan lanjut berhubung perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, ekoran pindaan ini juga saya ingin mendapatkan penjelasan lanjut dengan Yang Berhormat Menteri, bagaimana JPJ atau kementerian menetapkan satu ketetapan dan perincian perundangan agar semua PBT atau agensi yang melaksanakan kuasa PBT ini dapat diselaraskan undang-undang kecil, kaedah-kaedah lalu lintas dan kaedah-kaedah kenderaan bermotor agar setiap aktiviti penguatkuasaan mematuhi kehendak yang digariskan dalam Akta Pengangkutan Jalan 1987, Akta Kerajaan Tempatan 1976 dan Akta Parit, Jalan dan Bangunan 1974.

Satu kaedah penyelarasan daripada segi kompaun kesalahan dan tatacara kawal selia kesalahan lalu lintas PBT dan pewartaan jalan-jalan yang dikuatkuasa PBT dan skim mata demerit perlu diformulasikan dan dihubungkan dengan pangkalan data JPJ dan PBT agar pengurusan kes dan inventori pesalah kompaun direkod dengan baik dan berintegriti. Justeru saya ingin mencadangkan agar satu peraturan atau kaedah-kaedah yang lebih terperinci dilakukan segera sebelum perluasan kuasa kepada PBT dilaksanakan.

Tuan Yang di-Pertua, dalam memastikan penambahbaikan dilakukan ke atas sistem punitif mata demerit ke atas pesalah trafik, keupayaan dan kapasiti sistem pangkalan data JPJ perlu diperkukuhkan. Saya melihat walaupun sistem mata demerit telah dijalankan pada 1997 melalui sistem KEJARA mekanisme penguatkuasaan dan menjadikan sistem ini secara bersepadu dengan aplikasi lain JPJ gagal. Justeru kita gagal mendidik pemandu yang tidak berdisiplin seterusnya menyumbang kepada peningkatan kes-kes kemalangan jalan raya kerana kecuaiian dan sikap pemandu yang tidak berhati-hati mematuhi peraturan jalan raya.

## ■1510

Oleh itu saya ingin mendapatkan kepastian daripada Yang Berhormat Menteri apakah kapasiti sistem aplikasi JPJ kini mempunyai keupayaan untuk mengurus pindaan akta ini dan perancangan JPJ dalam jangka pendek dan sederhana, bagaimana satu sistem komprehensif yang boleh menghubungkan pangkalan data pesalah trafik PBT dan JPJ serta PDRM dapat disepadukan. Saya mohon Yang Berhormat Menteri memberi perincian strategi pelaksanaan dan implikasi kewangan Kerajaan Persekutuan dalam perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, apabila peluasan kuasa ke atas PBT dilakukan, satu aspek yang paling penting untuk kita tekankan sistem kawal selia dan pengurusan integriti anggota penguat kuasa atau warden trafik. Mengikut rekod, JPJ dan DBKL merupakan agensi yang dikawal selia oleh Suruhanjaya Integriti Agensi Penguatkuasaan (SIAP). Kalau dikaji pindaan ini, PBT bukanlah agensi yang diselenggara oleh Suruhanjaya Integriti. Justeru, saya ingin mendapatkan penjelasan Yang Berhormat Menteri, bagaimana menangani isu integriti ini dan apakah bila sesuatu dari 152 PBT dan agensi PBT diberikan kuasa di bawah kaedah-kaedah lalu lintas, kenderaan bermotor, hak rakyat atau pesalah trafik mendapat keadilan tidak diberi perhatian sewajarnya.

Isu ini akan menimbulkan pertikaian dan tentunya menjadi *public up roar*. Kebimbangan saya, rakyat kita apa-apa akan salahkan Kerajaan Persekutuan sedangkan kita mempunyai tiga buah kerajaan iaitu Kerajaan Persekutuan, kerajaan negeri dan kerajaan tempatan. Justeru, saya sekali lagi memohon agar Yang Berhormat Menteri dapat menjelaskan di sini mengenai kaedah kawal selia dan urusan integriti anggota PBT ini agar pertikaian awam tidak berlaku.

Akhir kata harapan saya agar dengan pindaan ini, statistik kemalangan jalan raya akan berkurangan dan kita dapat memberi jaminan sosial agar bilangan pesalah-pesalah trafik akan terus berkurang. Saya mohon menyokong. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua:**Terima kasih Yang Berhormat Senator Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff yang memberi hujah-hujah yang baik dan diperingkatkan kepada pihak-pihak yang berkenaan. Sekarang saya jemput pula Yang Berhormat Senator Puan Siti Aishah.

**3.12 ptg.**

**Puan Siti Aishah binti Shaik Ismail:** *Bismillahir Rahmanir Rahim... [Berucap dalam bahasa Arab]* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hanya akan mengambil masa yang singkat, Tuan Yang di-Pertua kerana telah banyak isu yang telah dibawa oleh pembahas-pembahas sebelum ini. Namun saya hanya hendak sentuh kepada satu topik iaitu soal lesen memandu ini. Ada dua perkara yang saya bawa untuk perhatian kementerian dan juga beberapa cadangan yang hendak dibawa kepada kementerian.

Isunya ialah soal lesen memandu. Ada rungutan di luar sana yang kebanyakannya daripada golongan belia yang menyatakan bahawa isu lesen mahal dan juga jangka masa hendak ambil lesen itu terlalu panjang. Jadi saya hendak buat kupasan kepada dua perkara.

Pertama, soal lesen memandu ini yang pengkhususannya itu kepada lesen motor. Kalau Yang Berhormat Menteri boleh tahu lesen sekarang harganya agak melambung. Saya akui daripada segi lesen memandu itu sendiri rendah tetapi daripada segi pembayaran kepada institut-institut memandu bagi sesi latihan itu yang kadarnya itu amat tinggi.

Saya hendak mencadangkan kepada kementerian kerana sebelum ini tidak ada apa yang disebut sebagai penyelenggaraan ataupun satu perkara khusus kepada institut-institut ini yang mana mereka ini diselaraskan. Contoh yang saya hendak buat ialah ada beberapa buah institut memandu di Perak yang mana mereka jenis fleksibel. Orang yang datang hendak ambil lesen memandu dibenarkan membuat pembayaran secara berperingkat mengikut proses semasa yang dia hendak buat. Maknanya didaftar dulu, dia bayar RM50. Kemudian dia ada sesi 22 jam untuk dia ambil latihan memandu. Dia membayar itu mengikut kadar harian dia pergi ambil lesen memandu itu.

Ini kerana kalau kita lihat dalam ini, kursus latihan hendak memandu itu sahaja, 22 jam, motor sahaja RM248. Jadi rungutan anak-anak muda di luar sana hendak cari RM350, bayar *lump sum* itu suatu yang membebankan mereka. Jadi mungkin boleh pihak kementerian mencadangkan kepada institut memandu ini untuk mereka membenarkan pembayaran secara berkala. Maknanya dia datang daftar, bayar RM50. Kemudian dia hendak latihan memandu 22 jam, dibahagikan kepada 22 jam itu, kos harian dia datang itu, dibayar mengikut tarikh dia datang buat latihan. Jadi maknanya dia tidak membayar secara *lump sum*, secara keseluruhan dan ini bagi saya akan menarik minat golongan muda di luar sana untuk ambil lesen. Kalau isunya tadi orang muda malas ambil lesen, isunya juga perlu diketahui ialah soal kewangan. Soal bagaimana mereka ini terbeban dengan isu duit dan sebagainya.

Jadi ini yang saya rasa perlu diambil perhatian oleh pihak kementerian. Kita faham institut memandu juga kita kena jaga. Mereka juga ada ramai kakitangan yang perlu dijaga daripada segi pembayaran gaji dan sebagainya. Saya setuju tetapi kalau tidak boleh hendak kurang harga, minta penyelarasan daripada segi pembayaran itu kepada institut memandu agar orang muda ini dia hendak pergi, dia senang bayar ikut kadar. Jadi dia tidak terbeban.

Kedua, saya hendak sentuh ialah soal jangka masa. Kalau tengok tadi hendak ambil kursus bawa kereta sahaja 22 jam. Ada rungutan kawan-kawan beritahu dia baru bekerja. Kerja dia pun tidak tinggi. Buruh sahaja. Jadi bila dia hendak ambil lesen, dia terpaksa minta cuti yang lama. Cuti yang kadang-kadang berselang hari sebab hendak mencukupkan 22 jam ini. Jadi mungkin pihak kementerian boleh mengkaji semula mekanisme untuk dibuat bagaimana penyusunan semula untuk seseorang yang hendak mengambil lesen ini dipermudahkan urusannya.

Kadang-kadang saya hendak berkongsi juga dengan Yang Berhormat Menteri. Contoh saya ambil lesen dahulu. Bila saya bercuti daripada kerja, hendak ambil lesen untuk buat terus empat jam, institut memandu dia tidak benarkan sebab bagi dia itu sudah satu yang kerugian bagi dia. Jadi dia benarkan dua jam sahaja boleh buat sedangkan saya sudah ambil cuti sehari.

Jadi ramai anak-anak muda misalnya kawan-kawan saya yang buat perkara sama. Akhirnya dia hanya boleh buat dua jam dan akhirnya yang lain terbazir begitu sahaja. Jadi mungkin pihak kementerian



boleh duduk dengan mereka ini, bincang agar mekanisme itu bukan sahaja satu pihak yang merasa tetapi rakyat di luar ini juga merasai nikmat yang sama terutamanya golongan belia yang saya kira pastinya kalau inilah yang dibuat, mereka akan merasa sedikit kelegaan.

Ketiga dan akhir sebelum saya tutup, Tuan Yang di-Pertua, ialah soal *renew* lesen. Baru-baru ini pun saya *renew* lesen tetapi di JPJ saya buat satu contoh. Saya pergi, saya kata saya tidak bawa duit banyak sebab sekarang ini kebanyakannya beritahu hendak *renew* mesti dua tahun ke atas. Setahun tidak boleh. Ada tempat yang boleh buat tetapi ada tempat yang *strict* sangat. Ini saya hendak berkongsi dengan Yang Berhormat Menteri. Bukan semua tempat dia ada fleksibel. Ada tempat ini dia tidak buat macam itu. Jadi saya kata saya tidak bawa duit. Saya bawa RM32 sahaja. Saya hendak *renew* setahun. Dia kata tidak boleh, kena *renew* dua tahun. Berlaku sebelah pun seorang apek Cina. Dia pun tidak ada duit yang banyak. Dia kata dia kena *renew*. Kalau dia tidak *renew* nanti, susah dia. Dia mahu bawa motor hari-hari.

Jadi ini kena tengok juga bagaimana kemampuan rakyat itu harus tengok keadaan semasa kerana bagi saya kita hendak keluarkan rakyat daripada beban. Bagus dengan buat dua tahun, tidak meletakkan beban kepada yang mampu tetapi tidak bagus buat dua tahun kepada yang tidak mampu. Jadi mungkin pihak kementerian boleh melihat semula dan mekanismenya boleh berjalan dan *insya-Allah* saya rasa soal lesen di kalangan orang muda ini boleh diselesaikan kalau pertamanya, kementerian boleh bagi penurunan harga lesen. Kalau tidak boleh buat penurunan harga lesen, penyelarasan dengan institut-institut memandu, kadar pembayaran yang berkala dan ini akan membuat saya kira permasalahan pengambilan lesen di kalangan generasi muda ini akan berkurangan.

Saya kira itu sahaja *point* saya, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih kerana memberikan laluan.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Baik, terima kasih Yang Berhormat Senator Puan Siti Aishah binti Shaik Ismail. Saya nampak *point* ada. Saya pandang kepada Yang Berhormat sendiri, pandang kanan pula ternampak Yang Berhormat Menteri angguk-angguk dan mencatat. Dia bersetuju sangat ya. Dia perhati dengan penuh yakin. Nampak dia mendengar dengan penuh teliti masalah rakyat ini.

Baik saya jemput pula Yang Berhormat Senator Puan Bathmavathi A/P K. Krishnan. Sila.

### **3.20 ptg.**

**Puan Bathmavathi A/P K. Krishnan:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016. Akta yang dirujuk di sini ialah Akta Pengangkutan Jalan 1987 iaitu Akta 333 yang telah berkuat kuasa sejak tahun 1987. Semangat akta ini diwujudkan antara lain adalah bagi membuat peruntukan mengenai kawal selia kenderaan-kenderaan motor dan lalu lintas di jalan-jalan dan perkara-perkara lain yang berkenaan dengan jalan-jalan dan kenderaan-kenderaan di atasnya. Pada hari ini saya akan merujuk kepada kenderaan berkenaan dengan penggunaan oleh orang kurang upaya.

Pertama sekali, saya mengucapkan tahniah dan terima kasih kepada kerajaan kerana telah menyediakan beberapa kemudahan bagi orang kurang upaya membawa kenderaan di jalan raya. Salah

satu perkara ialah kebenaran untuk mengubahsuai kenderaan untuk kegunaan OKU mengikut keperluan mereka sendiri. Kedua, pengecualian cukai eksais bagi kenderaan buatan dalam negara dan juga penghapusan cukai jalan bagi kenderaan OKU.

Walaupun beberapa kemudahan ini diberikan tetapi masih ada beberapa masalah berkenaan dengan kenderaan yang digunakan oleh OKU. Apabila mereka hendak mencari tempat letak kereta, ini membawa satu masalah yang sangat rumit dan sangat besar. Pertama sekali ialah petak-petak tempat letak kereta itu sangat kurang jika dibandingkan dengan kenderaan yang dibawa oleh orang kurang upaya dan ini menyebabkan mereka terpaksa mencari tempat lain ataupun meletakkan kereta di tempat yang tidak dikhususkan bagi orang kurang upaya. Jadi, mengapakah perkara ini berlaku?

Salah satu sebabnya ialah masyarakat umum dan orang yang tidak layak menggunakan petak khas itu meletakkan kenderaan mereka. Maksudnya orang awam yang bukan kurang upaya menyalahgunakan petak letak kereta ini yang dikhususkan bagi orang kurang upaya. Di sini pihak berkuasa tempatan atau PBT yang menyediakan petak-petak ini tidak dapat menguatkuasakan kompaun ataupun denda-denda lain ke atas orang yang membuat kesalahan itu kerana tidak ada peruntukan perundangan bagi mereka menguatkuasakannya atau mengenakan denda.

Jadi, saya ingin menyarankan supaya papan tanda tempat letak kereta itu diwartakan. Jadi apabila ia diwartakan, mana-mana pihak sama ada pihak JPJ ataupun pihak berkuasa tempatan ataupun pihak polis boleh mengeluarkan saman ataupun kompaun untuk penyalahgunaan itu. Saya berharap pihak kerajaan akan memberikan perhatian yang sewajarnya ke atas saranan ini. Bagi pindaan-pindaan yang dicadangkan dalam rang undang-undang ini, saya amat mengalu-alukan pindaan-pindaan terutamanya fasal 3, 4 dan 5 yang memberikan kuasa kepada PBT untuk melaksanakan kuasa dan tugas di bawah Akta 333. Ini amat-amat dinantikan oleh OKU. Jadi saya berharap dengan pindaan ini dan juga pewartaan papan tanda parkir OKU, masalah parkir ini dapat diselesaikan.

Untuk pengetahuan Dewan dan Tuan Yang di-Pertua, terdapat banyak rungutan dan juga kes-kes di mana penyalahgunaan ini disiarkan atau diuar-uarkan di laman sosial di *Facebook*. Setakat menguar-uarkan dan menghina orang yang membuat salah itu, ia tidak akan menyelesaikan masalah ini tanpa ada undang-undang yang kuat yang boleh dilaksanakan denda yang sewajarnya. Saya harap apa-apa denda seperti demerit Sistem KEJARA juga boleh digunakan untuk penyalahgunaan tempat parkir ini oleh orang awam.

Satu lagi perkara yang saya ingin utarakan mengenai kelayakan, siapa yang layak meletakkan kenderaan mereka di tempat yang dikhususkan untuk OKU. Ini harus diselesaikan. Perkara ini masih dalam perbincangan dan bagi fasa pertama, pihak Kementerian Pengangkutan telah membenarkan orang yang mempunyai kenderaan yang diubahsuai iaitu OKU yang fizikal memandu untuk meletak kereta mereka. Jadi, kita harap penumpang yang OKU juga diberi hak yang sama untuk menggunakan petak untuk OKU itu. Mungkin bagi ibu bapa yang mempunyai kanak-kanak yang menggunakan kerusi roda untuk boleh juga menggunakan petak yang disediakan itu.

Satu lagi perkara lain ialah mengenai stiker. Sekarang ini pelbagai jenis stiker digunakan untuk menandakan yang kenderaan itu ada penumpang atau ia dibawa oleh pemandu OKU. Jadi, kita harap bahawa satu penyelarasan dibuat. JPJ juga telah mengeluarkan 20,000 stiker yang mempunyai ciri-ciri keselamatan supaya ia tidak dapat di ciplak atau disalahgunakan oleh pihak lain. Saya ingin bertanya kepada pihak kementerian, apakah kesemua 20,000 stiker itu telah pun diedarkan kepada pemandu OKU ataupun belum? Bilakah peringkat fasa kedua stiker ini akan dikeluarkan?

Satu lagi isu yang ingin saya utarakan mengenai petak letak motosikal OKU. Sekarang apa yang ada adalah untuk kereta sahaja. Kita ada ramai OKU yang menggunakan motosikal dan motosikal mereka diubahsuai dan diletakkan tempat untuk membawa barang di sebelah motosikal itu. Jadi, ia memerlukan suatu ruang yang lebih besar jika dibandingkan dengan tempat letak motosikal yang biasa. Jadi, saya harap pihak Kementerian Pengangkutan dan juga Jabatan Standard dan SIRIM akan mengeluarkan suatu *design* supaya diadakan suatu petak letak motosikal yang sesuai yang tidak semestinya sebesar sebagaimana tempat meletak kereta. Jadi, ini harus diberi perhatian juga.

Satu lagi mengenai pembaharuan lesen memandu. Nampaknya tidak ada keseragaman di semua negeri. Di Lembah Klang tidak ada masalah untuk memperbaharui lesen memandu di mana pemohon tidak perlu menyertakan laporan doktor sekali lagi setiap kali dia hendak memperbaharui lesen. Ada kompelin dan juga aduan di Seremban pada tahun lalu di mana pemohon OKU yang hendak memperbaharui lesen diminta membawa surat daripada doktor lagi. Perkara ini telah pun diselesaikan oleh pihak JPJ.

#### ■1530

Ini menunjukkan bahawa SOP yang sama tidak diikuti oleh negeri-negeri lain. So, saya harap pihak kementerian akan memberikan perhatian kepada aduan ini. Dengan ini, itu sahaja pembentangan saya pada hari ini dan saya menyokong Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016 ini. Terima kasih

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Puan Bathmavathi A/P K.Krishnan yang banyak menyuarakan kepentingan golongan OKU yang patut diberikan perhatian yang paling tinggi. Sekarang juga saya minta pula Yang Berhormat Senator Tuan Ramli bin Shariff.

#### 3.30 ptg.

**Tuan Ramli bin Shariff:** *Bismillahir Rahmanir Rahim.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, terlebih dahulu *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera kepada rakan-rakan Ahli-ahli Dewan Negara yang mulia ini. Tuan Yang di-Pertua, sebelum saya melangkah untuk cuba mengambil bahagian dalam perbahasan rang undang-undang JPJ ini, saya ingin menyatakan dan juga memberi satu ucapan syabas kepada agensi di bawah Kementerian Pengangkutan iaitu Jabatan Pengangkutan Jalan kerana telah berjaya memberi satu input yang baik dan saya mengucapkan tahniah. Itulah idea-idea baru, idea-idea bernas yang seharusnya perlu ada kepada anggota-anggota kerajaan kita.

Hari ini saya ingin mengucapkan syabaslah kepada Yang Berhormat Datuk Aziz sebagai Timbalan Menteri Pengangkutan kerana atas perkara ciptaan ataupun cetusan dengan membuat satu nombor pendaftaran baru Tuan Yang di-Pertua, iaitu siri 'F' dan siri 'V'. Saya rasa perkara ini pun ada dia punya asas ataupun nas di mana Timbalan Menteri kita pada hari ini mencetuskan idea ini. Saya nampak walaupun saya ada sedikit kesempatan berbual dengan Timbalan Menteri ini, saya rasa pokok utama sekali ialah beliau cuba mewujudkan sebuah sumber ataupun *revenue* yang baru kepada kerajaan kita kerana daripada mungkin pemerhatian beliau, sekarang di Kuala Lumpur dengan hujung ada ekor, saya panggil ekorlah Tuan Yang di-Pertua kerana WC selepas itu nombor, selepas itu hujung itu ada yang ekor lagi. Jadi kita ada saman ekor, tetapi sekarang ada nombor ekor. Jadi jelaslah rakyat kita dok main nombor ekor.

Tuan Yang di-Pertua, kehairahan atau rakyat di sekitar Kuala Lumpur ataupun di Lembah Klang ini sudah kurang berahi dah. Kata orang Terengganu, kurang berahi untuk membida nombor wilayah kerana ada hujungnya nombor ekor. Oleh sebab itulah saya rasa itu merupakan suatu pemerhatian yang telah dibuat oleh Menteri kita, tercetuskan satu idea baru iaitu wilayah kita pakai 'V' pula. Maka ia mewujudkan satu, dengan izin, *excitement* baru dan saya rasa di Malaysia ini ramai rakyat kita yang berkemampuan lebih daripada mampu iaitu banyaknya orang-orang kaya. Jadi bagi orang-orang kaya, bidaan nombor ini benda yang *personel*, dengan izin, iaitu yang dia akan cuba kekalkan di dalam keluarga mereka itu nombor dan juga *alphabet* sendiri.

Jadi saya ucapkan syabas kerana walaupun perkara itu nampak kecil tetapi dia memberikan satu impak yang besar kepada *revenue* kerajaan. Atas perkara yang sama juga, saya hendak mohonlah supaya kita, Ahli-ahli Dewan Negara ini juga dibenarkan untuk membida nombor ini seperti mana rakyat biasa yang lain ataupun masyarakat di luar sana. Akan tetapi apabila katakanlah adanya bidaan daripada seorang Ahli Dewan Negara ini, kita mintalah kerajaan memberi satu rebat ataupun satu potongan khusus supaya Ahli Dewan Negara ini oleh sebab dia Ahli Dewan Negara, dia ada *Federal* punya *position*, *Federal* punya kedudukan Tuan Yang di-Pertua, jadi bagilah rebat untuk Ahli-ahli Dewan ini memakai nombor yang bermula dengan 'F' sebagai satu kenangan kami sebab tempoh kami ini pun ada had dia.

Jadi untuk maksimum pun enam tahun. Jadi izinkanlah kami untuk memakai juga nombor 'F' daripada kerajaan. Itulah hendak meminta syor saya daripada kementerian, Jabatan Pengangkutan Jalan ini. Bagilah rebat khusus, rebat khas kepada anggota ataupun Ahli-ahli Yang Berhormat Dewan Negara yang masih berkhidmatlah, bukan yang sudah tamat tempohnya.

Atas perkara yang sama Tuan Yang di-Pertua, apabila nombor pendaftaran ataupun siri-siri nombor ini telah dikeluarkan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan ini, saya rasa ada tempat-tempat atau negeri-negeri yang kadar perubahan itu bergerak perlahan sedikit oleh sebab kemungkinan soal populasi negeri tersebut kecil. Misalnya saya datang dari Perlis, jadi untuk melihat kepada kenaikan nombor tukar daripada satu alfabet kepada alfabet yang lain ini, memakan masa yang agak lama. Akan tetapi kita hendak minta juga ke Jabatan Pengangkutan Jalan dan juga MoT supaya mengambil kira di mana

wujudnya satu sindiket yang membida nombor-nombor di tempat-tempat tertentu. Misalnya saya di negeri Perlis, nombor pun saya ada juga menjadi pengikut kepada sesuatu nombor. Akan tetapi apabila saya melihat kepada satu nombor yang telah ditenderkan itu, dia macam tidak masuk akallah Tuan Yang di-Pertua.

Jadi oleh sebab melibatkan *entrepreneur* ataupun ahli-ahli perniagaan yang bukan untuk dipakai sendiri tetapi untuk diniagakan. Jadi saya harap JPJ ini mengambil maklumlah soal perniagaan, dia untung atas angin ini. Kalau kita hendak bagi juga, tidak mengapa. Biarlah JPJ itu sendiri membuat keuntungan daripada pengusaha-pengusaha yang kadang-kala kita terpaksa membayar harga yang terlampau tidak patut bagi mengekalkan nombor-nombor yang kita- merupakan satu yang *very personal* kepada kita, dengan izin Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya dalam rang undang-undang JPJ ini, ada beberapa perkara yang perlu saya bangkitkan dalam Dewan yang mulia ini. Pertama, isu yg pertama sekali atas pembentangan rang undang-undang ini ialah soal KEJARA ataupun Kesalahan Jalan Raya ataupun disebut secara ringkasnya demerit. Demerit ini kita telah cuba pakai, tetapi rasanya kita gagal di peringkat awal. Mungkin peringkat awal itu gagal tetapi tidak semestinya gagal di awal dan gagal di akhirnya. Saya harap untuk pelaksanaan dan penguatkuasaan kali berikutnya iaitu pembaharuan penguatkuasaan ataupun pemakaian demerit ataupun pemberian mata ini kepada pesalah-pesalah jalan raya ini, saya hendak ingatkan bahawa kita ambillah contoh sebab kita pun biasa membuat satu perkara yang baru yang mana ini melibatkan soal kos, soal nilai, soal menjejaskan pendapatan ataupun simpanan hayat ini.

Jadi apa yang saya cuba hendak sebutkan di sini ialah kerajaan perlu sebelum melaksanakan, sebelum menguatkuasakan KEJARA ini, kita wujudkan satu tempoh transisi, tempoh tertentu seperti mana yang kita buat apabila kita hendak melaksanakan GST. Kempen selama dua tahun GST merupakan satu yang *soft landing* kepada rakyat untuk menerima. Biarlah kempen ini berjalan seperti mana yang kita buat. Kita biarkanlah rakyat mula selesa, rakyat dapat faham, rakyat dapat selami dulu, barulah dikuatkuasakan sistem pemberian mata ini Tuan Yang di-Pertua. Itulah yang saya hendak syorkan kepada pihak kerajaan supaya memberi tempoh masa sebagai satu *transitional period*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, sebelum kita betul-betul secara seriusnya melaksanakan demerit atau pemberian mata ini.

#### ■1540

Perkara kedua Tuan Yang di-Pertua ialah, selama ini kita selalu melaksanakan ataupun membuat operasi terutama pada musim perayaan. Akan tetapi, setiap tahun dan setiap kali perayaan ini kita boleh dapat bahawa kadar kemalangan ini tidak pernah berkurang. Kempen berbagai-bagai kempen bersama PDRM, SPAD dan bersama macam-macam agensi di bawah agensi-agensi kerajaan ini tapi kadar dia tak pernah menurun. Setiap tahun semakin meningkat, kemungkinan jawapannya ialah orang semakin ramai kemungkinan itu jawapan yang secara umumnya. Akan tetapi mesti ada sebab dan musabab dia kenapa yang operasi yang kita jalankan itu tidak memberi satu kesan positif dalam mengurangkan kadar kemalangan.

Adakah dengan ini yang saya hendak bawakan perkara ini kadar kemalangan ini saya hendak bawakan bahawa adakah dengan melaksanakan sistem demerit atau pemberian mata ini akan mengurangkan kadar kemalangan. Adakah ini satu proses yang mana rakyat gelisah bahawa demerit ataupun pemberian mata ini satu proses menghukum. Jadi kementerian saya harap pihak kerajaan mengambil beratlah perkara ini dan seperti mana yang saya cadangkan tadi buat penerangan secara yang terperinci kepada rakyat supaya rakyat dapat *digest*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua.

Ini supaya rakyat dapat selam kenapa kerajaan perlu buat pengenalan kepada demerit atau pemberian mata ini kerana kita cuba hendak mengurangkan dan apabila kita buat sesuatu tempoh percubaan biarlah menunjukkan satu kesan yang positif. Tuan Yang di-Pertua, selepas itu perkara ketiga yang juga di luar sana yang bangkitkan dan juga cuba berbual dengan saya ialah rakyat tidak tahu bagaimana pengiraan formula itu untuk pemberian mata ini. Apa yang disyorkan ialah kita memperincikan dan kita senaraikan kesalahan-kesalahan itu sehingga sekecil-kecil mungkin adakah ia termasuk kepada perkara-perkara *emergency*. Misalnya seseorang suami yang terpaksa berkejar dan terpaksa melajukan kenderaan kerana hendak mengejar isteri ke hospital untuk bersalin. Adakah itu termasuk ataupun itu suatu pengecualian.

Jadi perkara-perkara itu kerajaan timbang dan juga mesti ada *flexibility*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua ialah, bukan semua yang melakukan ataupun yang tertangkap, saya bahasakan sebagai tertangkap, bukan perkara itu bukan secara sengaja. Bukan secara sengaja. Misalnya baru-baru ini kita *diviralkan* dengan ada kenderaan yang menggunakan lorong kecemasan. Adakah kita terfikir kemungkinan kereta itu bukan sengaja ataupun kenderaan itu bukan hendak langgar undang-undang tetapi oleh sebab keadaan dan perkara yang terlampau terdesak. Jadi saya minta supaya budi bicara juga diambil kira dan juga fleksibiliti di dalam menguatkuasakan demerit atau pemberian mata ini Tuan Yang di-Pertua.

Perkara keempat Tuan Yang di-Pertua, suatu keadaan harus diwujudkan kepada mereka yang kariernya di atas jalan raya iaitu pemandu-pemandu sama ada pemandu-pemandu kenderaan persendirian dan juga pemandu-pemandu kenderaan perdagangan. Ini kerana pemandu-pemandu ini misalnya menjadi pemandu-pemandu kepada VVIP. Jadi karier atau kehidupan mereka tergantung kepada lesen yang sah yang dipunyai oleh mereka dan juga pemandu-pemandu kenderaan komersial yang hidup mereka pejabat mereka ialah adalah di atas jalan raya.

Jadi kalaulah seterusnya pihak dengan pindaan demerit ini dengan kita memperkenalkan demerit ini seterusnya saya ingat tidak berapa lama *will put*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, kita akan mengganggukan banyak-banyak orang, saya bimbang keadaan itu akan berlaku. Jadi biarlah dengan kuasa Menteri nanti buatlah suatu formula, buatlah satu pengecualian yang memberi ruang kepada mereka ini untuk meneruskan kehidupan di atas jalan raya. Walaupun sesuatu *amnesty* ataupun kemaafan itu perlu diwujudkan dalam memaafkan bukan cara sengaja.

Tuan Yang di-Pertua, ada juga cakap-cakap mengatakan demerit ataupun pemberian mata ini ada suatu pihak kerajaan cuba ambil alih proses kehakiman yang di punyai oleh pihak mahkamah. Jadi

pihak kerajaan juga harus memberi penerangan ini bukan suatu proses kehakiman ataupun bukan suatu proses menghukum kepada pemandu-pemandu. Di dalam pindaan yang saya tengok pembentangan rang undang-undang JPJ ini, di bawah seksyen 37 tadi tidak meletakkan sebarang peruntukan untuk semakan ataupun semakan kehakiman iaitu *judicial review*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua ialah, adakah dengan kuasa ini rakyat tidak boleh membuat *judicial review*.

Itu saya minta kerajaan ambil kira juga sebab kalaulah seseorang itu lesen pun tak ada, dengan kehidupannya bergantung kita boleh kata majoriti rakyat Malaysia ini hidup ada juga perlu bergerak dari satu tempat ke satu tempat itu dengan ada lesen. Walaupun nampak kecil tetapi itulah keperluan yang paling utama. Saya secara peribadi sendiri pun kalau lesen saya *expired* saya sendiri pun tidak berani untuk memandu kenderaan tersebut. Jadi ia satu yang cukup-cukup penting walaupun kita rasa lesen ini tidak ada apa. Akan tetapi bagi orang yang hidup mereka ataupun kehidupan mereka tergantung dengan pergerakan kenderaan ini cukup-cukup.

Saya tidak mahu ini memberi satu imej kepada kerajaan seperti mana bahawa dengan tuduhan ataupun dengan tohmahan bahawa ini satu proses kerajaan untuk mencari tambahan duit, *no*. Itu satu kempen oleh JPJ dan kementerian MoT harus terangkan bahawa ini proses demerit ini bukan satu proses untuk mencari *revenue* yang baru bagi kerajaan. Harus diterangkan kepada rakyat di luar sana. Tuan Yang di-Pertua, tadi ada rakan Yang Berhormat Dewan yang mulia ini juga membangkitkan soal daripada rakan dekat saya ini iaitu soal lesen.

Bagi saya lesen ini ada dua perkara. Satu kelulusan lesen, lulus, tetapi lulus dengan mempunyai lesen bukan menyebabkan seseorang itu menjadi kompeten ataupun cekap. Jadi apabila untuk mencekapkan seseorang itu ia harus melalui proses amalan ataupun proses amali yang mengambil masa yang panjang. Jadi itulah dalam proses kerajaan ini ada tempoh lesen percubaan. Saya rasa dua tahun.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat panjang lagi?

**Tuan Ramli bin Shariff:** Tidak apa saya pendekkan Tuan Yang di-Pertua. Ya, saya minta tadi saya terlupa sebab dok leka dengan nombor sebab nombor baru ini saya hendak minta Menteri menyatakan di dalam Dewan ini juga, pada hari ini setakat rekod yang dipegang sekarang nombor apakah mungkin rahsialah bukan saya hendak minta orang itu, ataupun jumlah bidaan yang paling tinggi yang pernah dikutip oleh JPJ mengikut rekod sehingga hari ini, sebab dengan 'F' ini akan membuat rekod yang baru saya rasalah. Jadi kerahsiaan yang dipegang oleh JPJ itu harus dihormatilah dan minta cuma jumlah yang boleh kalau sekiranya Menteri boleh jawablah.

Tuan Yang di-Pertua, saya rasa saya boleh tutupkan perbahasan saya ini memohon secara yang ringkasnya bahawa pelaksanaan ataupun kuat kuasa demerit ini diberi tempoh dan juga diberi *flexibility*, dengan izin, dalam penguatkuasaannya, dan saya dengan itu memohon menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

## ■1550

**Timbalan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Senator Tuan Ramli bin Shariff kerana memberi pandangan panjang lebar yang bernas dan jangan lupa plat nombor 'F' itu dan juga sekarang ini, ada lagi Yang Berhormat Dato' Seri hendak bercakap kah? Yang Berhormat Dato' Khairudin kah? Saya minta dulu Yang Berhormat Senator Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam, sila.

**3.50 ptg.**

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberi saya peluang untuk sama membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016, Akta Pengangkutan Jalan 1987.

Saya hendak sentuh yang pertama, hendak ucap tahniah kerana kementerian mengambil tindakan yang serius untuk menambah lagi bilangan warden dari bandar raya kini ditambah ke PBT. Saya hendak tanya mengapa tidak masukkan juga majlis daerah kerana majlis daerah kita pun nampak walaupun bunyi daerah tetapi semuanya sudah jadi macam bandar dan kenderaan-kenderaan pun banyak juga berada di luar bandar. Kita tahu tadi disebut bahawa 600,000 buah kenderaan baharu didaftarkan setiap tahun, 600,000 buah kenderaan bertambah sedangkan lesen memandu yang bertambah pula 1.3 juta. Jadi kereta-kereta ini semua sampailah ke luar bandar ke majlis-majlis daerah.

Kedua, mata kesalahan mengikut KEJARA ataupun demerit, saya hendak cadang sebelum kita mula ini perlu kita adakan peraturan bahawa kereta yang besar kalau melanggar yang kecil jadi yang besar itu salah. Bila melanggar saja yang besar salah. Ini dibuat di Thailand lah. Jadi lori yang besar sekarang jadi macam raja ya di atas jalan raya. Dia potong sana, potong sini, kita yang kecil-kecil macam penunggang motosikal macam jadi tikus ya, kancil pun macam itu juga. Jadi saya cadang ikut cara di Thailand, kalau lori melanggar dengan kereta, kereta betul lori salah. Kalau kereta langgar dengan motor, motor betul kereta salah. Kalau motor dengan basikal, basikal betul motor salah. Kalau basikal dengan orang, orang betul basikal salah. Ini telah dipraktikkan di Thailand nampaknya berkesan.

Kedua, kenderaan berat ini dia ada lari lebih daripada had, kalau 90 kilometer satu jam, dia lari sampai 100-120 kilometer kerana kita tidak adakan kawalan. Masa saya Timbalan Menteri Pengangkutan dahulu pernah hendak cuba *black box* tetapi terhenti. Saya cadangkan kita kena mulakan semula sistem *black box* ini supaya kenderaan-kenderaan yang besar kelajuannya dikawal terutamanya pengangkutan yang berat seperti lori, bas dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, warden ni kerja dia nampak macam mengawal orang tidak melakukan kesalahan, saya fikir ada satu lagi tugas patut kita bagi kepada warden supaya mencatat di mana kawasan yang boleh berlaku kemalangan. Saya lalu *highway* terutama baru ini pergi Sungai Besar, saya ingat itu jalan PBT lah. Dia punya berombak itu kalau lalu 30-40km enam kali sepuluh kali berombak. Saya cadangkan PBT warden baharu ini hendaklah *tanda "Kilometer 12, jalan berombak"*. Kalau kita bawa kereta Vellfire, tak boleh. Boleh rosak kereta. Kena bawa kereta tayar tinggi sedikit. Jadi kalau ada pemantauan in jadi jalan itu patut kita *repair* lebih awal lah tak payah tunggu bertahun-tahun. Jadi dalam



kes Sungai Besar ini, saya fikir ini di bawah kerajaan bukan BN harap bila Sungai Besar esok terus dimenangi boleh lah kita *repair* jalan-jalan sebegini.

Begitu juga papan tanda jalan, ini kita pergi, saya pergi Sungai Besar hendak masuk tiada jalan tulis nombor berapa, nombor berapa. Jadi kita sudah terlepas jalan di belakang, kita kena *reverse* balik. Kereta belakang itu tengah laju itu. Jadi saya cadangkan pihak warden juga kita kena bagi dia kuasa mesti catat "*Jalan ini tidak bernama*", jadi kena adakan nama jalan. Yang jalan ini kalau kita masuk rumah orang kahwin Tuan Yang di-Pertua, jalan pun tidak ada. Kejap kita kiri, kejap kita kanan, orang tengah ramai ni. Jadi boleh berlaku kemalangan. Oleh itu, kalau jalan-jalan yang tidak ada nama, balik letakkan nama. Kalau nama sudah jatuh, pasangkan balik. Kalau nama dah padam hendaklah dipasang balik. Ini juga mesti dimasukkan sebagai satu daripada tugas warden keselamatan jalan raya supaya kita mencegah lebih baik daripada sudah berlaku baru kita hendak ambil tindakan.

Satu lagi, bagaimana hendak selaraskan kita ini banyak warden. Polis ada warden, PBT ada warden, JPJ pun ada warden, SPAD pun ada warden. Dulu kalau hal-hal jalan raya ini kita serahkan kepada JPJ, hari ini sudah ada empat buah jabatan. Jadi saya hendak tanya bagaimana ini diselaraskan? Kadang-kadang dia kata "*Ini kenapa kau tak saman?*" "*Ini kerja SPAD.*" Yang lain pula, "*Ini bukan kerja saya, ini kerja polis.*" JPJ apa kerja sekarang? Nampak kerja semua polis dah buat, PBT dah buat, SPAD dah buat. JPJ sekarang buat kerja apa? Kita pun hendak tanya juga bagaimana kementerian menyelaraskan.

Satu lagi, perkara yang kelima berkaitan dengan berlaku kecemasan. Saya lihat bila berlaku pelanggaran mula-mula hendak tunggu siapa datang dulu? Kalau macam dekat *highway* katakanlah PLUS datang tetapi hendak ambil tindakan tak boleh kerana polis tidak ada bersama dia. Jadi pegawai PLUS ini ada tak lesen dia juga boleh ambil *report*? Kemudian kalau PLUS datang, polis datang kereta terhimpit. Nak tarik pula nak pakai bomba. Bomba belum tiba. Nak tunggu bomba pula. Kemudian bomba datang hendak angkat orang sakit pakai ambulans, ambulans pula tak tiba.

Jadi saya tengok ada 'disintegrasi' di situ. Saya cadangkan kita tubuh satu pasukan integrasi ataupun skuad penyelamat integrasi di mana di *centre* itu, di pusat itu polis ada, ambulans ada bomba pun ada atau PBT pun ada. Jadi bila *accident* terus kita pergi. Jadi tiba itu serentak. Akan tetapi kena duduk setempat sama ada semua itu duduk di balai polis ataupun di PBT ataupun di JPJ dan sebagainya. Tuan Yang di-Pertua, saya satu lagi...

**Timbalan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat, sekejap sebelum saya berundur, saya ingin beri sedikit ingatan ya.

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Boleh boleh.

**Timbalan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat...

*Buat ceramah di bawah khemah,  
Khemah dibuat di padang Pak Mamat,  
Bila memandu biar berhemah,  
Pandu cermat jiwa pun selamat.*

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Terima kasih, pantun baiklah daripada Timbalan Yang di-Pertua *[Ketawa]* Dia mencabar ini. Minta Dato' Shukor bagi saya satu pantun, saya jawab penutup. Lagi satu kita selalu berlanggar, macam sekarang ini kereta banyak, satu tahun tambah 600,000 buah kereta naik atas jalan raya. Jalan empat lorong pun tak cukup, lima lorong pun tak cukup. Kemudian bila kita hendak masuk lorong, kereta daripada lorong kanan hendak pergi ke lorong yang pertama, empat buah lorong. Jadi ini menyebabkan kesesakan lalu lintas kerana mereka yang memandu ini dia tak ada *plan* dia hendak pergi mana. Jadi akhirnya dia potong kiri, potong kanan potong kiri potong kanan.

Saya hendak cadangkan supaya kempen pemandu cekap ini hendaklah diperbanyakkan. Satu kempen yang mustahak, kempen ikut lorong. Pandu ikut lorong. Jadi kena ada stikerlah belakang kereta. Pandu ikut lorong. Kereta saya pun boleh tampal, kereta Tuan Yang di-Pertua pun boleh. Pandu ikut lorong. Jangan kita hendak pergi kiri masuk Seremban kita ada dekat kanan, lorong keempat. Itu fasal hendak masuk kat Seremban itu sepanjang masa *jammed* sebab masing-masing hendak *corner* kiri dah terdekat.

■1600

Jadi, kempen ini hendaklah diperkuatkan lagi di samping kempen ikut had laju dan lain-lain. Keenam, saya hendak tanya juga, berapa ramai warden yang ada sekarang dalam polis ataupun PBT, JPJ dan SPAD? Dengan adanya bajet tambahan dalam perbadanan ini dapat tambah berapa warden? Saya setuju apa Yang Berhormat Khairiah cakap tadi ya. Kita PBT ini kurang duit. Jadi, apabila tambah ini esok, Kerajaan Persekutuan perlulah tanggung gaji-gaji baru, badan-badan yang ditambah di PBT.

Akhirnya, saya hendak tanya kementerian, kementerian sudah tubuhkan sebuah akademi JPJ di Melaka. Saya dengan Menteri dulu melawat Sweden, itu antara akademi JPJ yang terbaik di dunia. Apakah kedudukannya sudah *diupgrade* menjadi Akademi JPJ Kebangsaan ataupun peringkat Asia dan sama standard dengan di Sweden? Ini kerana di Sweden, dalam pusat latihan itu, selepas mereka memandu di pusat-pusat latihan biasa, dia akan *test* sekali lagi yang menghabiskan dalam pusat akademi JPJ Sweden untuk kenderaan-kenderaan berat.

Jadi, saya pun itu hari pergi *try*, nampak saya pun boleh memandu juga kenderaan berat. Jadi, dengan cara begitu kenderaan berat ini lebih selamat kerana ia punya ujian itu dibuat secara teliti dan contohnya yang terbaik di Sweden. Jadi, saya hendak tanya apakah perkembangan akademi JPJ yang terdapat di Melaka pada ketika ini? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya dengan ini menyokong.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Tan Sri. Ada tidak lagi Yang Berhormat yang hendak berbahas? Kalau tidak, silakan Yang Berhormat Menteri.

**4.02 ptg.**

**Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]:** Salam sejahtera, salam 1Malaysia dan selamat petang Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat Senator yang mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2016. Terima kasih atas keprihatinan Ahli-ahli Yang Berhormat Senator terhadap Kementerian Pengangkutan.

Pertama sekali, saya ingin menyentuh perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Tuan Chia Song Cheng yang telah mencadangkan supaya sistem pangkalan data Jabatan Pengangkutan Jalan diintegrasikan dengan Polis Diraja Malaysia dan juga agensi-agensi lain, termasuk pihak berkuasa tempatan. Perkara ini juga dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Puan Shahanim.

Untuk makluman Yang Berhormat Senator, pada masa ini Pangkalan Data JPJ telah diintegrasikan dengan sistem PDRM, Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL), Majlis Bandaraya Shah Alam dan Majlis Bandaraya Petaling Jaya. Ini kerana agensi-agensi ini telah pun membangunkan sistem masing-masing untuk diintegrasikan dengan sistem JPJ, khususnya bagi rekod kesalahan lalu lintas. Integrasi ini bertujuan untuk menyekat sebarang urus niaga dengan JPJ sekiranya pesalah lalu lintas disenaraihitamkan oleh agensi-agensi berkenaan.

Yang Berhormat Senator Tuan Chia Song Cheng dan juga Yang Berhormat Senator Puan Shahanim juga telah memohon penjelasan mengenai adakah penggunaan pegawai pengiring ataupun *escort* oleh orang-orang kenamaan sah daripada aspek perundangan?

Untuk makluman Yang Berhormat Senator, perkara ini adalah sah di sisi undang-undang yang mana terletak di bawah Akta Polis dan Pegawai Polis boleh melaksanakan tugas tersebut apabila ada keperluan. Bagi kes-kes *escort* persendirian ia merupakan satu kesalahan. JPJ boleh mengambil tindakan sekiranya *escort* tersebut menggunakan *beacon lights* dan siren yang menyerupai anggota penguatkuasaan. Seterusnya, Yang Berhormat Senator Tuan Chia Song Cheng telah mencadangkan supaya *defensive driving skills* dilaksanakan dalam Kurikulum Pendidikan Pemandu. Untuk makluman Yang Berhormat Senator, *defensive driving skills* telah dijadikan modul dalam Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP) sedia ada semenjak ia mula dilaksanakan dan telah ditambah baik dalam KPP yang baru menggunakan pendekatan aras taksonomi. Melalui pendekatan ini adalah diharapkan dapat mengubah tingkah laku pengguna jalan raya dan berhemah serta membudayakan *safety first*.

Seterusnya, Yang Berhormat Senator Ungku Naimah binti Ungku Taib dalam perbahasan membangkitkan mengenai usaha-usaha kerajaan dalam mengurangkan kemalangan jalan raya. Berdasarkan analisa yang dijalankan oleh MIROS, didapati bahawa penyumbang utama kemalangan jalan raya adalah berpunca daripada sikap atau kecuaiannya manusia. Susulan daripada itu, kementerian ini telah melalui Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) dan Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR) telah menggubal Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2014-2020. Pelan ini telah menggariskan Lima Tonggak Strategi yang merangkumi program-program dan langkah-langkah

intervensi yang dirancang untuk menangani isu-isu keselamatan jalan raya. Lima Tonggak Strategik tersebut adalah:

- (i) pengurusan keselamatan jalan raya,
- (ii) mobiliti dan jalan raya yang lebih selamat,
- (iii) kenderaan yang lebih selamat,
- (iv) pengguna jalan raya yang lebih selamat; dan
- (v) pengurusan pasca kemalangan.

Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Senator Puan Shahanim juga membangkitkan mengenai keberkesanan warden trafik ataupun warden PBT. Warden lalu lintas hanya akan melaksanakan kesalahan-kesalahan tertentu di bawah Akta 333 yang diberi kuasa oleh Menteri melalui perintah yang disiarkan oleh Warta. Perkara ini adalah bagi mengelakkan berlakunya pertindihan kuasa-kuasa di bawah warden lalu lintas, tidak termasuk kuasa menjadi juruiring. Seterusnya, mengenai penguatkuasaan tempat letak kereta OKU.

Yang Berhormat Senator Tuan Chia Song Cheng dan juga Yang Berhormat Senator Puan Bathmavathi Krishnan yang membangkitkan mengenai tempat letak kereta OKU. Seksyen 72, Akta Pengangkutan Jalan 1987 memberi kuasa kepada pihak berkuasa tempatan untuk menguatkuasakan kesalahan berhubung penyalahgunaan parkir OKU. Kegagalan mematuhi penggunaan parkir OKU boleh dikenakan tindakan di bawah seksyen tersebut dengan denda tidak melebihi RM300 sekiranya disabitkan kesalahan. Mengambil kira peruntukan tersebut, pihak PBT sememangnya ada membuat aktiviti penguatkuasaan tersebut mengikut wilayah kawal selia masing-masing.

Seterusnya, mengenai juga perkara demerit yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Khairiah binti Mohamed dan juga Yang Berhormat Senator Datuk Hajah Mariany dan juga Yang Berhormat Senator Ramli Shariff mengenai mata demerit. Seperti berapakah jumlah lesen yang digantung di bawah sistem mata demerit?

■1610

Berdasarkan rekod JPJ bilangan pemegang lesen memandu yang telah digantung dari tahun 2005 hingga 2011 sebanyak 3,624 buah lesen. Mengenai bagaimana pemakaian secara total untuk pemberian mata demerit dan penggantungan ataupun pembatalan lesen bagi pemandu yang menyebabkan kemalangan maut.

Kesalahan bagi pemandu yang menyebabkan kemalangan maut ditetapkan di bawah seksyen 41 Akta 333 bagi tujuan pelaksanaan sistem demerit di bawah rang undang-undang ini tiada apa-apa pindaan dibuat terhadap seksyen 41. Bagi maksud penggantungan atau pembatalan lesen memandu, subseksyen 41(3) menetapkan bagi pemandu yang menyebabkan kemalangan maut dan disabitkan bersalah di bawah seksyen 41, pemandu ini akan hilang kelayakan untuk memiliki dan memagang lesen memandu tidak lebih dari tempoh tiga tahun untuk kesalahan pertama dan bagi tempoh 10 tahun untuk kesalahan seterusnya. Hukuman yang ditetapkan di bawah seksyen 41 ini hanya boleh ditetapkan oleh mahkamah.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua selaras dengan Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2014-2020 elemen penguatkuasaan pendidikan telah ditambah baik dari semasa ke semasa dengan mengambil kira maklum balas daripada *stakeholders* berkaitan dan pendekatan yang mengguna pakai di negara-negara luar dalam menangani isu kemalangan jalan raya. Dalam hubungan ini kerajaan akan meneruskan, memperluaskan pelaksanaan AES sedia ada bagi memastikan penguatkuasaan lalu lintas dapat dijalankan secara berterusan 24 jam sehari dan meningkatkan *Perception of Being Caught* (POBC) ke tahap yang lebih tinggi dan sekali gus mengubah tingkah laku pemandu.

Selain itu bagi meningkatkan keberkesanan penguatkuasaan dan memastikan pengguna jalan raya tidak mengulangi kesalahan lalu lintas, sistem mata demerit yang telah saya sebutkan tadi akan dilaksanakan dalam masa yang terdekat setelah aspek perundangan dan pelaksanaan didapati teratur. Walau bagaimanapun, mengambil kira saranan daripada Yang Berhormat Senator Tuan Ramli bin Shariff kita akan membuat *engagement* ataupun *advocacy* selama enam bulan sebelum kita melaksanakan secara menyeluruh.

Dalam aspek pendidikan pula program *advocacy* melibatkan *community based* dan pembelajaran pendidikan keselamatan jalan raya kepada pelajar-pelajar sekolah dan pelajar-pelajar sekolah menengah telah dan sedang dilaksanakan oleh kerajaan. Selain itu Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP) telah digubal semula berasaskan *learning outcome based* di mana penekanan akan diberi terhadap aspek kognitif kemahiran psikomotor dan sikap afektif.

Seterusnya Yang Berhormat Senator Datin Hajah Rahimah binti Haji Mahamad yang telah membangkitkan mengenai pelajar sekolah menunggang motosikal tanpa lesen dan juga tidak memakai topi keledar. Bagi menangani isu ini kerajaan menggunakan dua pendekatan iaitu pendekatan pendidikan dan *advocacy* dan penguatkuasaan. Melalui pendekatan pendidikan, JKJR sentiasa menjalankan *Advocacy Community Based Programmed* di mana menekankan aspek keselamatan dan pematuhan peraturan lalu lintas selain pendidikan keselamatan jalan raya juga telah diajar kepada pelajar-pelajar sekolah rendah dan menengah dalam usaha melahirkan generasi pemandu yang berhemah.

Kerajaan melalui JPJ dan JKJR telah memperkenalkan Kelab Keselamatan Jalan Raya dan Kadet JPJ yang melibatkan 219 buah sekolah menengah di seluruh negara. Manakala aspek penguatkuasaan, agensi-agensi penguatkuasaan khususnya JPJ sentiasa membuat penguatkuasaan sama ada secara rutin atau bersepadu dengan agensi-agensi yang lain. Selain itu penguatkuasaan khas melibatkan motosikal juga dilaksanakan secara serentak di seluruh negara.

Yang Berhormat Senator Datin Hajah Rahimah binti Haji Mahamad dalam perbahasan turut membangkitkan mengenai sejauh manakah keberkesanan Program myLESEN. Ini juga dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain. Program yang dinamakan myLESEN dirangka selaras dengan program transformasi nasional seperti yang dihasratkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri Malaysia berteraskan konsep, "*Rakyat Didahulukan, Pencapaian Diutamakan*". Program myLESEN ini dengan *tagline*, "1Rakyat 1Lesen" telah dilancarkan oleh Menteri Pengangkutan pada 15 September

2015 telah berjaya melesenkan seramai 30,000 orang belia. Kerajaan menyasarkan 80,000 bagi fasa kedua pelaksanaan program JPJ dengan kerjasama MIROS.

Seterusnya Yang Berhormat Senator Puan Hajah Khairiah binti Mohamed juga memohon penjelasan mengenai implikasi kewangan kepada PBT disebabkan pemberian kuasa. Menjawab pemberian kuasa dan pelantikan warden lalu lintas adalah berdasarkan permohonan oleh pihak Majlis Bandaraya atau Majlis Perbandaran. Perkara ini adalah tertakluk kepada keupayaan majlis bandaraya atau Majlis Perbandaran tersebut termasuk daripada aspek kemampuan implikasi kewangan.

Seterusnya Yang Berhormat Senator Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam ada membangkitkan bagaimana pihak JPJ menguatkuasakan peraturan bagi menyekat kenderaan berat yang memandu melebihi kelajuan ditetapkan JPJ. Pihak JPJ telahewartakan peraturan *UNR89 speed limiter device* di bawah Kaedah-kaedah Kenderaan Motor (Pembinaan dan Penggunaan) 1959. Peraturan tersebut wajib dipatuhi oleh kenderaan berat yang merangkumi kategori berikut:

- (i) kenderaan barangan yang mempunyai berat dan muatan melebihi 3.5 tan; dan
- (ii) kenderaan Perkhidmatan Awam (PSV) yang berkapasiti penumpang yang melebihi lapan orang. Peraturan ini telah mula dikuatkuasakan melalui prosedurnya Kelulusan Jenis Kenderaan (VTA) dari 1 Januari 2015.

Seterusnya mengenai pembaharuan lesen memandu yang dibenarkan untuk satu tahun yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Puan Siti Aishah binti Shaik Ismail. Di bawah peraturan sedia ada, pembaharuan lesen memandu boleh dilakukan oleh pemegang lesen bagi tempoh satu tahun, dua tahun, tiga tahun, empat tahun dan lima tahun. Peraturan ini bertujuan untuk memberikan fleksibiliti kepada pemegang lesen, mengambil kira keupayaan kewangan dan kehendak pemegang lesen memandu tersebut.

Bagi kes yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator berhubung dengan pembaharuan lesen kepada dua tahun, perkara ini adalah untuk menyelaraskan tarikh tamat lesen berdasarkan tarikh lahir. Bagi kes seperti yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator, perkara itu berlaku disebabkan kelewatan memperbaharui lesen selepas tamat tempoh lesen.

Seterusnya Yang Berhormat Senator Puan Siti Aishah binti Shaik Ismail juga membangkitkan kadar yuran belajar lesen memandu yang lebih rendah supaya tidak membebankan orang ramai. Kerajaan telah mengkaji semula struktur kadar yuran pembelajaran dan latihan pemanduan oleh institut memandu di mana satu kadar siling yuran telah ditetapkan dan dilaksanakan mulai 1 Oktober 2014. Kawalan siling ini adalah berdasarkan harga minimum pasaran yang ditetapkan selain mengambil kira keperluan untuk melahirkan pemandu-pemandu yang kompeten.

#### ■1620

Seterusnya, Yang Berhormat Senator Puan Siti Aishah juga membangkitkan mengenai jumlah jam belajar bagi mengambil lesen memandu dilihat menyukarkan golongan muda. Jumlah jam belajar memandu yang telah ditetapkan merupakan jumlah jam minimum untuk menjadikan seseorang pemandu yang kompeten dan berhemah. Pelajar ini diberi tempoh selama dua tahun untuk diuji setelah lesen

belajar memandu dikeluarkan. Pelajar mempunyai masa yang fleksibel bersama institusi memandu untuk belajar memandu dan mendapatkan lesen memandu termasuk Sabtu dan Ahad. Tempoh belajar memandu minimum dalam satu-satu masa satu jam.

Seterusnya, Yang Berhormat Senator Tuan Ramli bin Shariff juga membangkitkan mengenai bidaan 'F' dan 'V'. Saya ucapkan terima kasih mengenai *appraisal* dan seterusnya bidaan siri 'F' oleh Ahli-ahli Dewan Negara. Tempoh untuk mana-mana orang mengemukakan bidaan bagi siri 'F' telah dibuka mulai 1 Jun dan telah ditutup tengah hari tadi, 14 Jun, dia dua minggu. Pengurusan bidaan dan pemilihan pemenang dilakukan berdasarkan arahan jabatan bilangan 7/2009 di mana pilihan pemenang adalah berdasarkan bidaan tertinggi.

Walau bagaimanapun, asas yang perlu dipatuhi pihak yang berminat perlu mengemukakan bidaan terlebih dahulu. Jika mana-mana orang tidak menyertai bidaan maka permohonan selepas tarikh tutup tidak dapat dipertimbangkan dan melainkan nombor-nombor baki ataupun nombor-nombor yang tidak dibida oleh pembida. Keputusan bagi bidaan bagi siri 'F' akan diumumkan ataupun boleh disemak pada 30 Jun pada tahu ini 2016. Untuk makluman pertanyaan Yang Berhormat Senator Tuan Ramli, bidaan tertinggi setakat ini 748,000 dan memang benarlah kalau F ini memang kita jangkakan lebih RM 1 juta.

Seterusnya, perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Puan Hajah Khairiah binti Mohamed mengenai subseksyen (37) Akta 333 tidak peruntukan rayuan kepada pesalah. Rayuan tidak diberikan kerana dengan bayaran saman yang telah dibuat oleh pesalah, maka pesalah itu telah mengakui kesalahan yang dilakukan.

Seterusnya, mengenai apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Datuk Hajah Mariany binti Mohammad Yit bagaimana JPJ menguatkuasakan ciri-ciri pembinaan kenderaan yang membawa barangan berbahaya.

Untuk makluman dalam aspek pengangkutan barangan berbahaya, pihak JPJ telah menambah baik peraturan sedia ada supaya lebih menyeluruh. Antara penambahbaikan yang terlibat satu pembinaan badan kenderaan hendaklah mematuhi ketetapan peraturan antarabangsa iaitu peraturan UNR105.

Kedua, kewajipan memasang *speed limiter device* untuk mengehadkan kelajuan kenderaan dan seterusnya ketiga mesti dilengkapi dengan sistem brek yang mematuhi peraturan UNR13 termasuk pemasangan ABS ataupun *Anti-lock Braking System*.

Dalam aspek penguatkuasaan pula, ketetapan tersebut akan dilaksanakan melalui Proses Kelulusan Jenis Kenderaan (VTA) dan pemeriksaan di PUSPAKOM serta kerjasama dengan pasukan HAZMAT ataupun bomba.

Seterusnya yang terakhir ialah mengenai yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Datuk Hajah Mariany sekali iaitu seksyen 123 Akta 333, pegawai penguat kuasa tidak berpakaian seragam. Di bawah seksyen 123 Akta 333 mensyaratkan pegawai kepada pegawai penguat kuasa yang tidak berpakaian seragam hendaklah mengemukakan kad kuasanya jika bertugas tanpa pakaian seragam.

Seterusnya, pada Ahli-ahli Yang Berhormat saya bagi pihak kementerian saya sekali mengucapkan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat Senator yang telah berbahas dan memberikan cadangan-cadangan dan pandangan terhadap pindaan akta ini. Sekian, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

*[Masalah dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujukan]*

*[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa]*

*[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]*

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Jawatankuasa**]*

*[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]*

*[**Fasal-fasal 1 hingga 14** diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]*

*[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]*

*[Majlis Mesyuarat bersidang semula]*

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

*[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri [YB Dato' Razali bin Ibrahim], dan diluluskan]*

## RANG UNDANG-UNDANG

### RANG UNDANG-UNDANG BEKALAN GAS (PINDAAN) 2016

#### Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

#### 4.29 ptg.

**Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Razali bin Ibrahim]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu bahawa suatu akta untuk meminda Akta Bekalan Gas 1993 dibacakan kali yang kedua sekarang.

**Tuan Yang di-Pertua:** Silakan.

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, Akta Bekalan Gas 1993 atau dikenali sebagai Akta 501 adalah bertujuan untuk memastikan aspek ekonomi dan keselamatan dalam aktiviti pengagihan dan pembekalan gas melalui talian paip kepada pengguna-pengguna di Malaysia adalah sentiasa terpelihara.

Pada tahun 2001, Akta 501 ini telah dipinda selaras dengan penubuhan Suruhanjaya Tenaga (ST) pada tahun tersebut, selaku badan kawal selia industri pembekalan gas melalui talian paip serta



dipertanggungjawabkan untuk mengambil alih kuasa penguatkuasaan Akta 501 dari Jabatan Bekalan Elektrik dan Gas mulai Januari 2002.

#### ■1630

Pindaan akta ini adalah bagi membolehkan peranan ST diperkukuh dan dipertingkatkan bagi mengawal selia pembekalan gas melalui talian paip. Justeru itu, Jabatan Perdana Menteri telah mencadangkan satu Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 yang melibatkan penambahbaikan kepada Akta 501 sedia ada bagi memastikan ia kekal relevan dengan keperluan industri pembekalan gas terkini serta disesuaikan dengan perkembangan industri dan teknologi semasa.

Tuan Yang di-Pertua, peningkatan permintaan gas asli di Semenanjung Malaysia sejak beberapa tahun kebelakangan ini tidak dapat dipenuhi oleh bekalan gas melalui talian paip yang diperolehi dari lapangan-lapangan gas tempatan di perairan Semenanjung Malaysia ataupun bekalan gas yang diimport dari kawasan pembangunan bersama Malaysia-Thailand, Malaysia-Vietnam dan Indonesia.

Justeru, satu inisiatif yang telah dilaksanakan oleh kerajaan ialah dengan membangun dan mengoperasikan terminal penggasan semula berkapasiti 3.8 juta tan setahun di Sungai Udang, Melaka pada tahun 2013. Terminal Penggasan Semula tersebut membolehkan gas asli cecair, dengan izin, *liquefied natural gas* (LNG) dibawa masuk dari Sarawak atau negara luar bagi memenuhi peningkatan permintaan gas asli di Semenanjung Malaysia.

Seterusnya, sistem akses pihak ketiga, dengan izin, *third party access* (TPA) telah diperkenalkan. Ia bertujuan bagi membolehkan pengimport dan pembekal gas yang lain membawa masuk LNG dengan menggunakan kemudahan terminal penggasan semula dan menyalurkan gas tersebut melalui talian paip penghantaran dan mengagihkannya kepada premis pengguna. Keadaan ini akan dapat memastikan keberterusan bekalan gas, meningkatkan kecekapan dan menambah kualiti perkhidmatan pembekalan gas melalui persaingan di kalangan pembekal gas yang akhirnya dapat menggalakkan pertumbuhan industri gas negara.

Sistem TPA atau *third party access* ini juga akan membolehkan pengguna memilih mana-mana pembekal gas berpandukan kepada harga dan kualiti perkhidmatan yang ditawarkan. Selain itu, sistem TPA turut dapat meningkatkan daya saing industri pembekalan gas, mengoptimumkan kos pembangunan dan penggunaan infrastruktur gas yang akhirnya dapat membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara.

Tuan Yang di-Pertua, secara ringkasnya, sebahagian besar pindaan dan peruntukan baru yang terdapat dalam Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 ini adalah bagi membolehkan Suruhanjaya Tenaga mengawal selia sistem *third party access* ini seperti mana yang termaktub di dalam Program Transformasi Ekonomi Rancangan Malaysia Ke-10, dan Rancangan Malaysia Ke-11 di mana secara khususnya, Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 ini adalah bertujuan untuk memperluaskan skop dan mengemas kini Akta 501 dalam aspek berikut:

- (i) pelaksanaan rangka kerja kawal selia akses pihak ketiga;
- (ii) pemantapan tadbir urus industri;

- (iii) pengawalseliaan persaingan;
- (iv) penggunaan teknologi dan amalan baik semasa; dan
- (v) meningkatkan akauntabiliti dan pematuhan dalam industri.

Tuan Yang di-Pertua, cadangan peruntukan-peruntukan baru dan pindaan peruntukan sedia ada yang terkandung dalam Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 secara ringkasnya adalah seperti berikut.

Fasal 4 bertujuan untuk meminda seksyen 1 bagi memperluaskan skop Akta 501 supaya merangkumi infrastruktur pembekalan gas di bawah sistem TPA.

Fasal 5 bertujuan untuk meminda seksyen 2 bagi memuatkan takrif baru dan pindaan takrif sedia ada untuk memberi penjelasan yang lebih terperinci. Misalnya, beberapa takrif baru diperkenalkan seperti berikut.

Pertama, “penggasan semula” atau dengan izin, “*regasification*”. Ertinya, aktiviti mengendali dan menyelenggarakan terminal penggasan semula untuk menggas semula gas asli cecair kepada gas asli yang dijalankan oleh pemegang lesen penggasan semula dan termasuklah menerima, menyimpan dan, selepas penggasan semula, menghantar gas itu melalui talian paip terminal penggasan semula.

Kedua, “pengiriman” atau, dengan izin, “*shipping*”. Ertinya, aktiviti pemegang lesen pengiriman yang membuat sesuatu pengiraan dengan pemegang lesen penggasan semula, pengangkutan atau pengagihan untuk memproses dan menghantar gas melalui terminal penggasan semula, talian paip penghantaran atau talian paip pengagihan ke premis pengguna.

Fasal 6 bertujuan untuk meminda seksyen 4 bagi menambah baik fungsi dan tugas ST untuk dalam mengawal selia tadbir TPA seperti pengimportan ke terminal penggasan semula, penggasan semula, pengiriman, pengangkutan, pengagihan dan peruncitan. Selain itu, ST akan turut mengawal selia persaingan dalam pasaran gas yang dibekalkan melalui talian paip.

Fasal 9 bertujuan untuk meminda seksyen 6 bagi memperluaskan kuasa pegawai yang diberi kuasa untuk menyiasat perlakuan apa-apa kesalahan atau pelanggaran di bawah akta ini atau mana-mana peraturan yang dibuat di bawahnya, kod garis panduan atau arahan yang diluluskan oleh ST. Pegawai diberi kuasa akan mempunyai kuasa penyiasatan sama seperti polis.

Fasal 11 bertujuan untuk meminda seksyen 11 bagi melesenkan aktiviti pengimportan ke terminal penggasan semula, penggasan semula, pengiriman, pengangkutan, pengagihan, peruncitan serta aktiviti penggunaan gas sedia ada. ST bertanggungjawab mengeluarkan lesen dengan kelulusan Menteri bagi aktiviti yang melibatkan pembangunan dan pengoperasian infrastruktur gas berintensif modal seperti terminal penggasan semula, talian paip penghantaran dan talian paip pengagihan. Ini adalah bagi memastikan supaya hanya entiti perniagaan yang mempunyai keupayaan kewangan dan kepakaran dalam pembangunan dan pengendalian infrastruktur gas dan berupaya memberi perkhidmatan yang berkualiti berkaitan penggunaan infrastruktur sahaja dibenarkan bergiat dalam industri bekalan gas.

Di samping itu, ST juga bertanggungjawab mengeluarkan lesen kepada pembekal atau pengguna gas yang menjalankan aktiviti pengimportan ke terminal penggasan semula, pengiriman, peruncitan dan penggunaan gas.

Fasal 14 bertujuan untuk meminda seksyen 13 bagi memastikan wujudnya peluang yang sama dan adil kepada semua penggiat industri. Bagi tujuan ini, takrif penggunaan infrastruktur gas oleh pihak ketiga akan ditetapkan oleh Menteri. Manakala harga gas pula ditetapkan mengikut harga pasaran melalui perjanjian di antara pembekal gas dengan pengguna. Walau bagaimanapun, mengikut peruntukan ini, Menteri boleh menetapkan harga runcit gas yang dikenakan oleh pemegang lesen peruncitan. Ini bagi melindungi pengguna runcit seperti perniagaan restoran dan pengguna domestik.

Fasal 15 bertujuan untuk memasukkan seksyen-seksyen baru 13A hingga 13D bagi mewajibkan pemegang lesen mengemukakan pelan perniagaan, penyediaan standard prestasi pembekalan dan perkhidmatan, mengasingkan akaun aktiviti dilesenkan daripada perniagaan lain dan mematuhi arahan yang dikeluarkan oleh ST. Kewajipan ini diperlukan bagi membolehkan pelaksanaan kawal selia ekonomi secara berkesan oleh ST. Selain itu, maklumat diperolehi juga akan dapat membantu perancangan dan pemantauan pembangunan industri gas mengikut keperluan semasa.

Fasal 16 bertujuan untuk menggantikan peruntukan dalam seksyen 14 dengan peruntukan baru bagi membolehkan pelaksanaan sistem TPA. Peruntukan ini menetapkan kewajipan kepada pemegang lesen untuk menghantar gas yang dijanjikan kepada pengguna serta membenarkan pihak ketiga menggunakan kemudahan gas milik mereka.

Fasal 20 bertujuan untuk memansuhkan seksyen 18 kerana harga gas yang dibekalkan oleh pemegang lesen selain pemegang lesen peruncitan selepas tarikh berkuat kuasa Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 ini ditentukan mengikut persetujuan di antara pembeli dan pembekal. Perjanjian khas sedia ada akan terpakai sehingga tamat tempoh perjanjian tersebut. Walau bagaimanapun, pemegang lesen perlu menyemak semula perjanjian tersebut agar selari dengan kehendak peruntukan Akta 501 yang dipinda.

Fasal 21 bertujuan untuk meminda seksyen 19 bagi memastikan bayaran yang dikenakan bagi perkhidmatan penggasan semula, pengangkutan, pengagihan atau peruncitan ditentukan melalui meter yang sesuai, di samping mempertingkatkan peruntukan mengenai pemeteran selaras dengan perkembangan teknologi semasa dengan membenarkan penggunaan meter prabayar, infrastruktur pemeteran automatik atau telemeter.

#### ■1640

Fasal 26 bertujuan untuk meminda Seksyen 25 bagi membolehkan pemegang lesen memasuki tanah untuk membuat penyelenggaraan, pembaikan dan menaiktarafkan talian paip atau sistem perpaipan.

Fasal 27 bertujuan untuk meminda Seksyen 26 bagi membenarkan pemegang lesen bagi aktiviti penggasan semula, pengangkutan, pengagihan dan peruncitan untuk memindah atau mengubah talian

paip atau pemasangan ke kawasan lain seperti mana diarahkan oleh orang yang disebut dalam Subseksyen 24(3) untuk membantu pembangunan lain dalam kawasan berkaitan.

Fasal 30 bertujuan untuk memasukkan seksyen-seksyen baru 28A hingga 28F bagi menggalakkan persaingan yang sihat dalam pasaran gas melalui talian paip dengan pengenalan sistem TPA di Malaysia. Peruntukan persaingan yang dimasukkan adalah selaras dengan Akta Persaingan 2010 dan syor Suruhanjaya Persaingan Malaysia bagi mengelakkan kekeliruan di kalangan penggiat pasaran dalam menguruskan persekitaran yang kompetitif dalam pasaran gas. Peruntukan baru yang diperkenalkan pada asasnya mengambil kebanyakan prinsip utama dalam Akta Persaingan 2010 dengan penyesuaian kepada industri gas. Peruntukan ini juga diperlukan bagi memastikan industri gas mematuhi syarat persaingan yang adil dan telus kerana semua akta di bawah ST termasuk Akta 501 adalah dikecualikan daripada terikat kepada Akta Persaingan 2010.

Fasal 32 bertujuan untuk meminda seksyen 30 bagi membolehkan hukuman dikenakan ke atas kesalahan menjalankan aktiviti tanpa lesen. Menaikkan hukuman untuk menidakkan, menghalang, mengancam atau melengah-lengahkan akses pegawai diberi kuasa kepada maklumat atau bagi menjalankan kuasa yang diberikan di bawah Akta 501 ini. Di samping itu, pindaan dalam peruntukan ini juga bertujuan menghukum kesalahan oleh mana-mana orang yang cuai, tidak amanah atau merosakkan talian paip yang menyebabkan atau boleh menyebabkan kecederaan atau kerosakan kepada manusia atau harta benda.

Fasal 33 bertujuan untuk memasukkan seksyen-seksyen baru 30A hingga 30E bagi menjadikan perlakuan memberi maklumat, ancaman dan tindakan balas dan membocorkan maklumat rahsia sebagai satu kesalahan. Peruntukan ini akan dapat membantu bagi meningkatkan penguatkuasaan Akta 501 dan sebagai penghalang kepada sesiapa yang berniat melindungi mana-mana orang yang melakukan kesalahan di bawah akta 501. Selain itu, peruntukan ini turut membolehkan pihak yang terkesan disebabkan perlakuan tersebut mendapatkan arahan mahkamah bagi mendapatkan kos pendakwaan dan pampasan di mahkamah daripada pelaku.

Fasal 35 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 32A bagi memantapkan Akta 501 dengan memasukkan perlakuan cubaan dan bersubahat sebagai satu kesalahan. Peruntukan ini bertujuan memastikan tiada mana-mana orang menggalakkan atau memujuk orang lain untuk melakukan kesalahan di bawah Akta 501 ini.

Fasal 37 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 34A bagi menggantikan ketelusan dengan membolehkan orang awam mengakses maklumat berkaitan. Perkara-perkara yang dikehendaki didaftarkan di bawah Akta 501 atau peraturan-peraturan hendaklah dikekalkan dalam daftar oleh ST. Mana-mana orang boleh mencari dan mendapatkan salinan apa-apa maklumat yang disimpan dalam daftar dengan bayaran yang ditetapkan.

Fasal 39 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 35A bagi membolehkan ST untuk melaksanakan atau menyebabkan pelaksanaan pengauditan kepada mana-mana pemegang lesen, institusi, pengilang atau pengimport, kontraktor gas atau mana-mana orang lain untuk memastikan

ketepatan maklumat. Ini adalah untuk membolehkan ST menjalankan perancangan, pemantauan dan mengawal selia pasaran gas dan untuk memastikan pertumbuhan dan pembangunan industri yang berterusan.

Fasal 42 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 37A hingga 37G bagi memperluaskan perlindungan kepada ST dan pihak-pihak yang terbabit dalam menguatkuasa dalam menjalankan kuasa dan tugas di bawah Akta 501. Selain itu, peruntukan bari ini memperincikan keperluan pematuhan ke atas kod yang disediakan oleh ST. Kod-kod ini akan membantu untuk mewujudkan parameter yang bersesuaian bagi menyelaraskan aturan di antara penggiat industri gas. Peruntukan ini juga memberi kuasa kepada ST mengambil tindakan mengikut keperluan bagi menyemak dan meminda kod-kod selari dengan perkembangan industri.

Fasal 43 bertujuan untuk meminda Seksyen 39 bagi Menteri untuk membuat peraturan-peraturan di bawah Akta 501 termasuk perkara-perkara di bawah pindaan yang dicadangkan.

Akhir sekali, Fasal 46 bertujuan untuk memasukkan peruntukan kecualian dan peralihan bagi memberikan masa selama 12 bulan bagi pemohon lesen kepada penggiat-penggiat industri sedia ada yang menjalankan aktiviti yang dilesenkan di bawah Rang Undang-undang Gas (Pindaan) 2016. Selain itu, ia juga menerangkan peralihan dan kecualian bagi pendaftaran, perbuatan, perintah, arahan, pemberi kuasa kelulusan atau keputusan sedia ada.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai kesimpulan, Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 disediakan setelah mengambil pandangan pihak industri dan pihak-pihak berkepentingan selain membolehkan pelaksanaan sistem akses pihak ketiga, dengan izin, *Third Party Access* (TPA) tadi, Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 juga akan mewujudkan peluang sama rata dengan izin, *level playing field* di kalangan pengguna kemudahan gas di samping memupuk persaingan sihat di kalangan penggiat-penggiat industri gas. Pengguna juga akan menikmati faedah melalui harga gas yang kompetitif, perkhidmatan yang berkualiti serta bekalan gas yang berdaya harap dan mapan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Ada sesiapa yang menyokong?

**Timbalan Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah [Datuk Alexander Nanta Linggi]:**  
[Bangun]

**Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan [Dato' Dr. Loga Bala Mohan A/L Jaganathan]:** Saya mohon menyokong Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Yang di-Pertua:** Dua-dua orang? [Ketawa] Okey, terima kasih Yang Berhormat Menteri. Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Bekalan Gas 1993 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk di bahas.

Yang Berhormat Datuk Hajah Mariany, silakan.

**4.47 ptg.**

**Datuk Hajah Mariany binti Mohammad Yit:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua memberi keizinan kepada saya membahaskan Rang Undang-undang Bekalan Gas 2016.

Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan tahniah dan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri kerana membentangkan Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016. Saya juga mengucapkan ribuan terima kasih dan penghargaan kepada CEO Suruhanjaya Tenaga, Datuk Ir. Mohd. Fauzi Hasan dan pegawai-pegawai Suruhanjaya Tenaga kerana komitmen cemerlang anda semua dalam memastikan pembentangan rang undang-undang ini berjalan lancar.

Tuan Yang di-Pertua, bagi meringkaskan perbahasan saya, rumusan utama perbahasan saya akan menyentuh beberapa persoalan yang saya rasa perlu mendapat perhatian dan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri.

- (i) penguatkuasaan keselamatan dan tata kelola bagi talian paip gas dan koperasi gas, *refilling station* gas sama ada LNG ataupun LPG di seluruh negara;
- (ii) pengurusan data *special gas (sparklines)* di seluruh negara, *facility regasification*, dengan izin, atau loji pemprosesan gas serta persediaan kerajaan dalam mengurus krisis bencana atau mala petaka ke atas talian paip gas;
- (iii) pihak berkuasa bersama seperti DOSH, bomba atau Majlis Keselamatan Negara dalam mengurus dan mengawal selia keselamatan bekalan gas; dan
- (iv) perkara-perkara melibatkan *legitimate* isu atau prosedur bagi kerja-kerja pengalihan talian *transmission* gas atau *distribution* gas apabila ia melibatkan sesuatu projek seperti pelebaran jalan, jalan raya ataupun binaan kerja-kerja kejuruteraan.

Tuan Yang di-Pertua, dalam fasal 6, seksyen 4(1)(h) dan (k), saya ingin mendapatkan perincian mengenai bagaimanakah dan apakah persediaan Suruhanjaya Tenaga dalam penguatkuasaan akta ini bagi memastikan keselamatan orang awam benar-benar terjamin. Mengikut rekod, terdapat beberapa kejadian yang melibatkan letupan gas berlaku di dalam negara.

- (i) kejadian letupan gas di Empayar Shopping Complex Subang, 29 September 2011;
- (ii) Letupan paip gas Sabah-Sarawak di Lawas pada 10 Jun 2014;
- (iii) Kejadian letupan gas di *shopping complex Mid Valley*, 5 April 2016;
- (iv) Letupan gas memasak di Jusco Melaka pada 14 Disember 2009.

**■1650**

Apabila menyebabkan kejadian letupan dan risiko kebakaran gas ini, saya didapati perlu ada penyelarasan dibuat oleh Suruhanjaya Tenaga dan pihak kepentingan agar risiko kemalangan yang melibatkan gas ditangani dengan berkesan. Oleh itu program promosi dan kesedaran awam mengenai keselamatan gas dan kerja-kerja pemeriksaan berkanun terhadap apa-apa pemasangan sistem perpaipan, peralatan dan talian paip amatlah penting.

Seterusnya saya ingin mengemukakan pertanyaan kepada Suruhanjaya Tenaga tentang berapakah implikasi kewangan kerajaan setiap tahun dalam menyediakan perkhidmatan dan kepakaran tenaga kerja (ST) bagi melakukan pemeriksaan berkanun? Adakah dalam pindaan ini, fi atau caj bagi perkhidmatan pemeriksaan *statutory* ini sah atau memeriksa seluruh pemasangan loji atau kemudahan *compression station*, talian *distribution* dan *refueling station* seluruh negara? Adakah melalui pindaan ini, kos kerajaan yang dikeluarkan bagi menyediakan perkhidmatan pemeriksaan ini diambil kira semasa penggubalan pindaan akta ini dibuat.

Tuan Yang di-Pertua, pengurusan risiko dan persediaan terhadap menghadapi krisis kemalangan gas akan lebih efektif jika Suruhanjaya Tenaga mempunyai data lengkap mengenai bekalan gas di bawah sistem data geospasial. Saya mendapat maklum pada ketika ini hanya petrol yang mempunyai sistem data geospasial berkaitan dengan rangkaian paip gas dan kemudahan loji pemprosesan gas.

Justeru itu bagi meningkatkan keupayaan ST dan meningkatkan kawalan dan pemantauan kecekapan kawal selia perbekalan gas, saya mohon mendapat penjelasan adakah Gas Malaysia mempunyai pangkalan data geospasial? Dan adakah perlu bagi suatu syarat pelesenan baru menetapkan pembekal mengguna sistem data geospasial bagi memudahkan pengurusan krisis atau bencana direncanakan jika berlaku sesuatu mala petaka.

Kita tidak mahu apabila berlaku kemalangan atau *disaster major accident hazard*, ST dan agensi bantuan bersama terkial-kial untuk merancang proses menyelamatkan dan tindakan kawalan.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mohon sedikit perincian bagaimanakah *demarcation* dan tata kelola yang ditetapkan melalui akta ini atau apa-apa siri perundangan bertulis lain yang mana isu kawal selia, keselamatan operasi bekalan gas dijalankan dan dikoordinasikan secara teratur dan cekap.

Justeru itu saya memohon pencerahan agar *demarcation* ketetapan fungsi dan peranan agensi seperti ST, bomba dan DOSH ditetapkan secara jelas bagi menggalak pertikaian dalam pelaksanaan kawal selia dan kawalan operasi.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali saya mohon perincian dan penerangan adalah bagaimana tatacara dan prosedur yang lebih selamat yang telah atau bakal dikuatkuasakan bagi memastikan impak ekonomi dan isu keboleharapan bekalan gas atau keselamatan bekalan gas dibuat jika ada permohonan bagi kerja-kerja pengalihan talian paip gas. Bagi memberi laluan kepada sesuatu projek apabila merentasi laluan *ride of way* talian paip gas ini.

Persoalan ini dibuat kerana terdapat implikasi ekonomi berlaku apabila notis henti tugas dan henti bekalan diberikan kepada pelanggan gas. Oleh itu saya ingin mendapatkan penjelasan agar apabila pindaan ini mula berkuat kuasa, tidak ada pertikaian atau kekurangan yang akan berlaku dalam Akta Bekalan Gas 1993. Dengan ini Tuan Yang di-Pertua saya mohon menyokong. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Datuk Mariany binti Mohammad Yit. Syabas kerana membangkitkan isu yang penting. Sekarang mempersilakan Yang Berhormat Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam.

**4.54 ptg.**

**Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana membenarkan saya untuk sama-sama mengambil bahagian dalam menyokong Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016. Saya melihat rang undang-undang ini inti patinya adalah untuk membenarkan *third party access* kerana selama ini gas hanya dibekalkan oleh Petronas.

Tadi Yang Berhormat Menteri telah sebut sebuah terminal gas telah dibina di Melaka pada tahun 2013 dengan kapasiti 3.85 juta tan. Tidak silap saya terminal ini untuk membekalkan gas seluruh Melaka dan juga kawasan selatan. Saya dimaklumkan pada ketika itu harga gas lebih murah daripada minyak. Jadi keperluan gas memang boleh membantu pertumbuhan ekonomi negara.

Jika TPA ini dibenarkan, saya yakin jumlah gas akan dapat disebar dengan lebih luas. Tadi disebut gas bukan sahaja diperoleh dari Sarawak tetapi juga boleh diimport dari luar negara. Baru-baru ini, setahun dua lepas saya difahamkan jumlah gas yang ada di negara kita sudah berkurangan. Adakah kenyataan ini betul? Kalau sudah berkurangan, berapa tahun lagi bertahan?

Oleh sebab kalau gas tidak boleh tahan lama, kita tidak dapat lawan harga minyak kecuali sekarang ini harga minyak sudah turun dan apabila kita tidak boleh berlawan dengan harga minyak, banyak industri hendak datang dia tidak mahu datang kerana harga minyak lebih mahal daripada gas. Tempoh hari kita telah mencuba supaya kerajaan menggalakkan penggunaan gas bagi kenderaan seperti bas, lori, kereta biasa. Akan tetapi saya dimaklumkan dasar ini terpaksa kita tidak laksanakan kerana kekurangan gas.

Namun dengan adanya dasar yang baru ini di mana kita boleh mengimport gas dari luar negara tanpa had, saya hendak tanya apakah dengan adanya dasar yang ini kita boleh menggalakkan pula kenderaan awam menggunakan gas seperti dahulu. Berapakah kapasiti terminal di Melaka ini boleh tanggung? Dibina sekarang 3.58 juta. Kalau esok *third party access* ini ramai orang hendak meniaga import gas, hendak jual, cukup kah terminal di Melaka ini? Kalau tidak cukup, adakah kerajaan hendak bina lagi di tempat-tempat yang lain?

Soalan saya seterusnya pada ketika sekarang, berapa *percent* gas dari Malaysia yang disebarkan dari terminal gas di Melaka dan berapa *percent* yang diimport dari luar negara? Dalam jangka panjang, TPA ini kerajaan ada limit kah? Sekarang ini *third party access* ini bermakna ada syarikat baru nak dibenarkan lima orangkah atau 10 orangkah, atau 20 orangkah atau tidak ada had? Kalau orang hendak meniaga sebagai *third party access* ini, dekat mana lesen hendak dipohon? Sama ada bawah Kementerian Dalam Negeri ataupun terus kepada Petronas. Berapa pula harga hendak jadi *third party access*? Katakanlah saya hendak jadi pengimport gas, berapa lesennya?

Di samping itu juga sekarang Petronas sudah jalankan *business* gas di Melaka ini. Adakah untung ataupun rugi? Dahulu masa saya jadi Ketua Menteri saya minta Petronas berkongsi dengan kerajaan negeri. Jadi apabila untung itu, dapatlah kita syer sedikit. Saya pun hendak tanya kalau sudah untung itu berapakah Petronas bayar keuntungan itu kepada kerajaan negeri?



Isu kedua saya hendak bangkit berkaitan dengan keselamatan. Bagaimanakah kita boleh menjamin kawasan itu sentiasa selamat? Setakat ini *alhamdulillah* dahulu sekali ada berlaku satu kali kebocoran tetapi telah dapat dibaiki dalam kawasan itu. Bagaimana kita hendak pastikan supaya ciri-ciri keselamatan yang paip ini lalu sepanjang Bandaraya Melaka, salah satu daripada Tanjong Kling ataupun Pantai Kundur dia pergi sampai ke Rumbia yang ada sebuah tempat buat *renewable energy* syarikat OUM daripada US dan juga Taiwan.

■1700

Di sepanjang laluan itu, bagaimana keselamatan itu sentiasa dijamin oleh kerajaan secara jangka panjang. Kita tidak hendak esok satu hari tiba-tiba ada kebocoran berlaku. Oleh kerana itu saya menyokong diadakan tadi hukuman yang telah Yang Berhormat Menteri menyebut dan berapakah hukuman akan dikenakan kepada mereka yang mencerooboh kepada kawasan keselamatan gas ini?

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya jika industri gas ini betul-betul ada banyak lagi bekalan gas di Malaysia atau pun di luar negara yang boleh diimport, ia boleh membantu pertumbuhan ekonomi negara di masa akan datang di samping kita menggunakan *renewable energy*. Jadi, soalan saya yang terakhir mana satu kita bagi tumpuan, gas kah atau *renewable energy* atau pun kedua-duanya sekali?

Jika kita boleh menggunakan kedua-dua, saya fikir rang undang-undang ini adalah baik kerana ia akan bertahan lama. Itulah sahaja yang ingin saya sama-sama ambil bahagian dalam membahaskan Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 yang dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri tadi. Saya dengan ini menyokong. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri. Ahli-ahli Yang Berhormat, ada lagi sesiapa hendak berbahas? Kalau tidak ada Yang Berhormat Menteri menjawab.

**Datuk Yoo Wei How:** Tuan Yang di-Pertua, tadi saya baru hantar satu mesej untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Bekalan Gas.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ya, silakan Yang Berhormat.

**5.01 ptg.**

**Datuk Yoo Wei How:** Minta izin. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi peluang kepada saya untuk membahaskan rang undang-undang ini. Cadangan pindaan daripada Suruhanjaya Tenaga ke atas Akta Bekalan Gas 1963 memang merupakan satu inisiatif yang baik untuk negara kerana ia akan menyusun semula pasaran sektor bekalan gas di Malaysia.

Sejak tahun 2009, pengeluaran gas domestik memang tidak dapat memenuhi permintaan gas yang semakin meningkat terutamanya dalam sektor *electricity* di Semenanjung Malaysia. Maka, kerajaan telah bertindak untuk mengimport gas dari negara jiran demi menampung permintaan gas tersebut. Di samping itu, pemberian subsidi oleh kementerian telah menyebabkan harga gas berada di bawah paras harga pasaran.

Sebelum ini kerajaan telah melaksanakan rasionalisasi subsidi ke atas gula, ke atas minyak masak, ke atas tepung, beras dan petrol. Sekarang, kerajaan merancang untuk melaksanakan

rasionalisasi subsidi terhadap gas. Dengan itu, kerajaan telah menetapkan suatu sistem penyemakan semula gas setiap enam bulan berdasarkan perubahan harga pasaran.

Faktor permintaan gas yang tinggi serta harga gas pasaran yang tidak menentu dilihat sebagai *spillover effect*, dengan izin, kepada kos pengeluaran untuk barangan dan perkhidmatan lain akibat penyelarasan ke atas tarif elektrik. Keadaan ini juga telah membebankan rakyat akibat kos elektrik yang kerap berubah dan kos sara hidup yang semakin tinggi.

Di Malaysia semua infrastruktur gas dan saluran paip dimiliki dan dikendalikan oleh Petronas sahaja di bawah Akta Pembangunan Petroleum dan Peraturan Petroleum 1974. Semua entiti swasta termasuk pembekal pihak ketiga yang memerlukan gas perlu mendapat kelulusan daripada Petronas sebelum pembekal dapat membekalkan gas kepada rakyat. Dengan kata lain, Petronas merupakan pihak yang memonopoli pasaran dan sektor gas di Malaysia. Oleh itu, bagi menangani masalah tersebut negara kita perlu meliberalisasikan sektor gas. Liberalisasi sektor gas akan membantu Malaysia lebih berdaya saing dan memastikan bekalan gas mencukupi untuk menampung permintaan gas.

Tuan Yang di-Pertua, Suruhanjaya Tenaga (ST) telah mencadangkan beberapa pindaan ke atas Akta Bekalan Gas 1993 [*Akta 501*] bagi merangsang persaingan yang adil dengan merangkumi pembekal gas yang lain selain daripada Petronas dalam menyediakan infrastruktur untuk bekalan gas asli. Suruhanjaya Tenaga dilihat akan mempunyai lebih banyak kuasa daripada segi kawal selia pelesenan yang sebelum ini hanya dikuasai oleh Petronas.

Penglibatan perbekalan gas baru dalam saluran paip *Peninsular Gas Utilization (PGU)* dengan izinnya dan terminal pengelasan semula (IGT) akan membentuk tarif sektor gas yang lebih adil dan telus. Keterbukaan sektor gas melalui pindaan akta ini akan memberi kesan yang positif kepada sektor gas Malaysia dengan memperolehi pendapatan tambahan dari industri gas yang bernilai lebih daripada RM2.9 bilion.

Tuan Yang di-Pertua, kebenaran bagi pembekal gas pihak ketiga menggunakan infrastruktur gas dan saluran paip Petronas bukan sahaja akan menggalakkan pembekal gas baru masuk ke dalam pasaran tetapi juga membantu syarikat-syarikat tenaga dan gas yang sedia bertapak di Malaysia untuk menceburi dan memperluaskan pasaran masing-masing. Dengan harapan peningkatan dalam persaingan akan membawa kepada kecekapan yang lebih tinggi, kepastian pasaran dan tawaran harga yang lebih baik kepada pengguna.

Suruhanjaya Tenaga juga dapat menjamin kualiti yang lebih tinggi dalam bekalan perkhidmatan gas kerana di bawah pindaan akta baru ini akan memperluaskan skop Suruhanjaya Tenaga untuk mengawal selia, menguatkuasakan keseluruhan proses atau rangkaian bekalan gas dalam aspek pengeluaran, penghantaran, pengagihan dan akhirnya ke peruncitan.

Tuan Yang di-Pertua, walau bagaimanapun terdapat beberapa perkara yang saya ingin bangkitkan tentang pindaan akta ini agar diambil perhatian oleh kerajaan.

Pertama, seksyen 11 dalam pindaan akta ini Suruhanjaya Tenaga akan mempunyai kuasa pemberian lesen yang merangkumi tujuh aktiviti rantai bekalan gas. Aktiviti-aktiviti tersebut adalah seperti berikut:

- (i) pengimportan ke terminal penggasan semula;
- (ii) penggasan semula gas;
- (iii) pengiriman gas;
- (iv) pengangkutan gas;
- (v) pengagihan gas;
- (vi) peruncitan gas; dan
- (vii) penggunaan gas untuk saluran paip langsung dan LPG silinder lebih besar daripada 50 kilogram.

Isu ini harus mendapat perhatian kerana seksyen tersebut tidak menyatakan mekanisme permohonan pelesenan yang jelas. Keperluan kelulusan lesen boleh menjadi penghalang bagi pemohon sekiranya permohonan terlalu bersifat birokrasi berikutan pindaan akta itu.

Kedua, pindaan tersebut juga telah dimasukkan seksyen baru 11B(1)(a) dan (b) yang melibatkan kuasa pembelian lesen bagi penggasan semula gas, pengagihan gas dan pengangkutan gas kepada seseorang daripada Suruhanjaya Tenaga perlu mendapat kelulusan dan akan ditetapkan oleh Menteri. Seksyen baru yang dicadangkan dijangka membawa masalah kerana ditentukan oleh Menteri sahaja.

Ini juga boleh mewujudkan satu lagi monopoli atau pun kronisme yang sepatutnya membawa persaingan sihat dalam sektor gas dan memperbaiki tadbir urus kerajaan berdasarkan korporat. Berikutnya, seksyen 11B(4) juga menyatakan bahawa tiada lesen boleh dipindah milik, diserahkan hak, disubserah hak atau pun dilupuskan melainkan dengan keizinan bertulis daripada Menteri atau pun suruhanjaya.

Dengan saya di sini memohon penjelasan daripada kementerian mengapa kemasukan seksyen baru tersebut memerlukan keizinan menteri? Adakah bentuk peranan yang dimainkan oleh Lembaga Suruhanjaya Tenaga yang masih memerlukan kelulusan ketetapan dan keizinan daripada menteri dalam isu pelesenan? Pada pendapat saya, Lembaga Suruhanjaya Tenaga seharusnya berdikari dan lebih berkemampuan dalam menentukan pemberian lesen kepada pembekal gas.

Selain itu, seksyen 11C(a) dan (b) memberi kebebasan kepada Suruhanjaya Tenaga mengikut tatacara yang ditetapkan untuk mengenakan syarat atau pun terma dan meminda mana-mana tema atau syarat yang dikenakan sebelum ini kepada pemegang lesen. Seksyen 11C ini amat luas bagi pentakrifan dan akan menjejaskan operasi pemegang lesen sekiranya Suruhanjaya Tenaga mempunyai kuasa mutlak untuk mengenakan sebarang sekatan atau pelanggaran tanpa perbincangan dengan pemegang lesen apabila merujuk kepada ayat mengikut tatacara yang boleh ditetapkan dalam seksyen tersebut.

Di samping itu, Suruhanjaya Tenaga boleh mengenakan keperluan tambahan ke atas pemegang lesen semasa dan baru untuk dipatuhi di bawah pindaan dalam seksyen 13A hingga 13D.

## ■1710

Isu berikutnya ialah ketetapan tempoh lesen yang dibenarkan oleh Suruhanjaya Tenaga. Tempoh lesen adalah begitu penting sekali kerana ia membantu peserta asing untuk memastikan pelaburan mereka dijamin. Kita perlu memahami bahawa kepentingan dan matlamat syarikat asing yang terlibat dan melabur dalam sektor gas negara kita. Sektor gas negara kita perlu mempunyai ketelusan dan akauntabiliti bagi memupuk keyakinan serta amanah kepada pembekal gas asing.

Dengan itu, apakah tempoh untuk pelesenan bagi pembekal gas asing yang telah dikenal pasti oleh Suruhanjaya Tenaga? Adakah terdapat perbezaan tempoh lesen di antara pembekal gas tempatan dengan pembekal asing? Saya juga ingin mengetahui garis panduan yang digunakan oleh Suruhanjaya Tenaga untuk menentukan tempoh ataupun kadar lesen tersebut. Dasar liberalisasi sektor bekalan gas amat dialu-alukan tetapi perlu diingatkan kepada kementerian bahawa sikap keterbukaan yang terlalu longgar mungkin akan menimbulkan ancaman kepada kepentingan negara. Keadaan ini akan terjadi jika pembekal gas asing yang berjumlah pelaburan besar mampu menentukan dan menguasai pasaran sektor ini. Kesannya akan mempengaruhi bekalan gas dan harga tempatan.

Tuan Yang di-Pertua, keselamatan dan daya tahan lasak paip dan infrastruktur gas merupakan salah satu elemen penting kepada kemalangan seperti kebocoran dan letupan. Meskipun begini, sesetengah kompleks kondominium telah menggunakan kemudahan paip gas kepada unit individu. Namun, terdapat persepsi daripada rakyat bahawa paip gas memanglah tidak selamat. Keadaan semakin membimbangkan rakyat apabila kemalangan letupan gas telah berlaku di beberapa buah kompleks di Mid Valley, di Empire, Subang Jaya yang telah mencederakan beberapa orang. Walau bagaimanapun, kementerian perlu mengambil langkah-langkah proaktif untuk memastikan bahawa paip dan infrastruktur gas dalam keadaan baik, selamat dan mesti bertahan lasak kepada bencana seperti banjir ataupun perubahan cuaca. Kita tidak mahu peristiwa malang seperti peletupan gas di Taiwan, di bandar Kaohsiung yang telah berlaku pada tahun lepas di mana 25 nyawa telah diambil disebabkan insiden itu. Oleh yang demikian, saya ingin hulurkan tiga soalan kepada kementerian.

Soalan pertama, agensi yang manakah yang bertanggungjawab untuk memastikan keselamatan paip dan infrastruktur gas tersebut? Soalan kedua, apakah usaha yang sedang dijalankan oleh kerajaan untuk memastikan seluruh rangkaian saluran paip gas selamat untuk digunakan? Soalan ketiga, apakah garis panduan dan prosedur keselamatan yang telah dipertingkatkan oleh Suruhanjaya Tenaga? Ini adalah penting sekali bagi memastikan rakyat yakin dengan sistem penyaluran gas melalui paip yang bakal dimajukan di seluruh negara nanti. Sebagai kesimpulan, cadangan pindaan kepada Akta Bekalan Gas (Pindaan) 2016 akan meliberalisasikan sektor bekalan gas yang akan menggalakkan persaingan yang sihat dan membuka pasaran untuk peserta baru. Dengan itu, saya mengakhiri ucapan perbahasan saya dengan menyokong pindaan tersebut. Sekian sahaja, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Silakan Yang Berhormat Menteri.

**5.13 ptg.**

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin merakamkan ucapan terima kasih kepada ketiga-tiga Ahli Yang Berhormat Senator yang telah mengambil bahagian. Saya percaya lain-lain Ahli Yang Berhormat Senator juga menyokong perkara yang sedang kita bentangkan ini. Tuan Yang di-Pertua, perlu saya nyatakan di sini bahawa soal ataupun usul yang dibentangkan ini adalah bagi kita memastikan soal keselamatan sama ada keselamatan daripada segi sumber yang mencukupi ataupun keselamatan daripada segi kesan kepada manusia, alam sekitar dan ekonomi negara kita. Jadi, sebab itu saya bersetuju dengan apa yang dibangkitkan di awal perbahasan oleh Yang Berhormat Datuk Hajah Mariany yang memberi penekanan kepada soal-soal keselamatan pengurusan kemudahan, termasuk kesediaan pihak kerajaan jika berlaku apa juga perkara berikutan daripada gas ini.

Datuk Hajah Mariany bertanyakan apakah kesediaan sama ada perlu ada penyelarasan dibuat oleh Suruhanjaya Tenaga dan pihak berkepentingan agar risiko kemalangan yang melibatkan gas dapat ditangani dengan berkesan. Suka saya nyatakan di sini bahawa mengikut Akta Bekalan Gas dan peraturan-peraturan yang ada di bawahnya, Suruhanjaya Tenaga mengawal selia aspek keselamatan dan menangani risiko kemalangan di pemasangan gas berpaip melalui memperakukan kekompetenan orang kompeten gas, pendaftaran kontraktor gas, pengeluaran kelulusan memasang dan mengendali pemasangan gas, pengeluaran kelulusan peralatan gas, mengeluarkan lesen bagi aktiviti pembekalan gas.

Selain itu, pemasangan gas perlu diperiksa secara berkala oleh orang kompeten setiap dua tahun sekali bagi pemasangan komersial dan tiga tahun sekali bagi pemasangan domestik. Pegawai ST juga membuat pemeriksaan dan audit keselamatan mengikut keperluan ke atas pemasangan gas secara mengejut dan menyiasat kejadian kemalangan gas serta menguatkuasakan kehendak keselamatan yang sewajarnya sekiranya kehendak keselamatan tidak dipatuhi oleh pihak terbabit.

Dalam kes-kes kemalangan yang dinyatakan oleh Yang Berhormat sebentar tadi, tindakan membatalkan pendaftaran kontraktor dan perakuan kekompetenan orang-orang yang terbabit yang tidak mengikut prosedur telah diambil oleh pihak ST, lesen juga telah dibatalkan mengikut hasil siasatan punca kemalangan. Sebagai langkah pencegahan, arahan-arahan pematuhan dan pembaikan juga telah dikeluarkan kepada semua penggiat industri yang dikawal selia. Satu *task force* Suruhanjaya Tenaga telah pun ditubuhkan untuk memantau dengan lebih berkesan bagi mengawal aktiviti pembekalan dan penggunaan gas agar ia lebih selamat di pemasangan-pemasangan gas.

Di samping itu, program kesedaran satu perkara yang amat kita persetujui, di mana melalui sesi dialog, seminar, kursus dan hebahan media massa dalam mempertingkatkan kesedaran rakyat di seluruh negara. Peraturan-peraturan dan garis panduan-garis panduan berhubung reka bentuk, pemasangan operasi dan penyelenggaraan pemasangan gas juga telah ditambah baik untuk meningkatkan aspek keselamatan seperti yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat.

Kedua, Yang Berhormat Senator juga bertanya tentang apakah implikasi kewangan kepada kerajaan bagi setiap penyediaan perkhidmatan dan kepakaran. Untuk pengetahuan Yang Berhormat,

Suruhanjaya Tenaga sebuah badan berkanun yang bebas dan ia tidak bergantung pada kerajaan untuk pembayaran operasi. Oleh itu, tiada implikasi kewangan kepada kerajaan.

Keduanya, bagi talian paip pengagihan dan sistem paip, fi pemeriksaan terkini adalah seperti di bawah Jadual 3, Peraturan-peraturan Bekalan Gas 1997 dan kadarnya adalah di antara RM100 hingga RM300 bagi setiap pemeriksaan. Bagi talian paip yang lain dan terminal penggasan semula, kos pemeriksaan statutori dan fi pemeriksaan adalah di bawah skop Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerja ataupun *Department of Occupational Safety and Health* iaitu DOSH. Pada masa ini, pihak ST sedang mengkaji semula fi pemeriksaan bagi terminal penggasan semula, talian paip penghantaran, pengagihan atau sistem perpaipan dan akan membuat pindaan yang sewajarnya ke atas Peraturan-peraturan Gas 1997.

Berkenaan isu *National Geospatial Data* untuk *gas pipeline* ataupun *National Crisis Management* dan ERP. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, *Geospatial Data* Petronas Gas Berhad dan Gas Malaysia Berhad dengan kerjasama Jabatan Ukur dan Pemetaan Malaysia ataupun JUPEM telah melaksanakan pemetaan talian paip di Semenanjung Malaysia dengan menggunakan sistem GIS ini. Namun demikian, pihak Suruhanjaya Tenaga boleh meminta kedua-dua PGB dan GMB, maknanya Petronas Gas Berhad dan Gas Malaysia Berhad untuk berkongsi data ini sebagai pemegang lesen.

Bagi ERP, industri gas pada masa ini ia diuruskan oleh Majlis Keselamatan Negara melalui Jawatankuasa Perlindungan Infrastruktur Kritikal Negara. Aspek keselamatan pembekalan gas di bawah jawatankuasa ini dipantau bersama oleh ST dan *Cyber Security Malaysia*. Agensi-agensi lain seperti Jabatan Keselamatan ataupun DOSH juga terlibat. Untuk memperkukuhkan keselamatan infrastruktur bekalan gas, Rang Undang-undang Bekalan Gas (Pindaan) 2016 ini memperuntukkan bahawa pemegang lesen perlu mewujudkan langkah-langkah untuk memastikan keselamatan siber bagi infrastruktur bekalan gas berasaskan ERP, Majlis Keselamatan Negara, ST dan penggiat industri seperti Petronas dan Gas Malaysia Berhad dalam melaksanakan program-program *capacity building*, pengurusan keselamatan infrastruktur, termasuklah *emergency drill* dari semasa ke semasa.

▪ **1720**

Berkaitan dengan soalan, bagaimana tata kelola yang ditetapkan di mana isu kawal selia gas dijalankan, adakah fungsi dan peranan ST DOSH dan bomba. Pertama, bagi soal gas ini, ST akan melihat urusan *downstream*, DOSH *upstream* dan bomba akan bertanggungjawab untuk mengawal dan menyelamatkan ketika insiden kebakaran dan kemalangan berlaku.

Berkaitan soalan adakah tatacara prosedur bagi memastikan impak ekonomi dan isu keboleharapan bekalan gas atau keselamatan bekalan gas sekiranya terdapat permohonan bagi kerja-kerja peralihan talian paip dan memberi laluan kepada sesuatu projek, juga mengenai adakah implikasi ekonomi sekiranya ada notis henti tugas dan notis henti bekalan kepada pelanggan. Pertama, kerja-kerja pengalihan talian paip gas kita tidak galakkan atas sebab-sebab keselamatan dan juga risiko gangguan kepada infrastruktur utama ekonomi negara seperti stesen jana kuasa elektrik industri pembuatan yang banyak bergantung kepadanya.

Namun sekiranya ia berlaku, kerja-kerja peralihan untuk talian paip gas ini akan dijalankan mengikut prosedur dalaman yang telah ditetapkan oleh Petronas Gas Berhad dan Gas Malaysia Berhad bagi memastikan keselamatan pekerja, pengguna dan orang awam di samping mengurangkan gangguan seminimum mungkin. Prosedur ini merangkumi permohonan kepada pihak berwajib untuk mendapatkan *permit to work*, memberi notis makluman kepada pengguna dan perkara yang seumpama dengannya. Manakala daripada segi implikasi ekonomi, implikasi ekonomi adalah terhad kepada perkara-perkara terma-terma perjanjian bekalan gas yang dimeterai di antara pembekal gas dengan pelanggan.

Mengenai perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam, banyak perkara disentuh. Saya percaya Yang Berhormat Tan Sri banyak pengalaman, apatah lagi satu-satunya terminal yang ada terletak dalam negeri Melaka. Jadi Tan Sri memang tahu betul hal ini. Cuma Yang Berhormat Tan Sri bertanya yang sempat saya catat dan cuba jawab, perkara yang sangat penting untuk pengetahuan kita kerana pelaburan ini adalah besar, adakah gas dalam negara kita berkurangan, dan Yang Berhormat bertanya sampai bila ia dapat bertahan. Suka saya maklumkan bahawa dengan akses pihak ketiga yang berdasarkan- mengambil kira berdasarkan tahap pengeluaran gas pada tahun 2015 dan kita menganggarkan 6,100 juta kaki padu sehari rizab gas Malaysia dijangka akan dapat bertahan sehingga 45 tahun akan datang.

Kedua, Yang Berhormat Tan Sri juga bertanyakan tentang had pemegang lesen di mana permohonan lesen boleh dibuat. Nombor satu, tiada had bilangan lesen yang boleh dipegang oleh sesuatu entiti. Namun demikian, pihak suruhanjaya mempunyai kuasa untuk mengehadkan jika ia melibatkan *conflict of interest* kepada syarikat yang memohon. Contoh, kalau dia juga *shipping and* dia juga *transport* umpamanya. Akan tetapi pemegang kepada asasnya tidak ada had yang ditetapkan.

Kedua, permohonan boleh dibuat terus kepada Suruhanjaya Tenaga dan kita akan bangunkan permohonan secara *online* selepas akta ini dikuatkuasakan.

Seterusnya, perkara yang mungkin saya boleh tambah ialah berkenaan dengan nampak macam berminat. Ramai yang akan berminat dan kita harapkan ramai juga yang akan berminat. Antara syarat yang kita kenakan untuk permohonan lesen ini kepada syarikat sebuah syarikat hendaklah ditubuhkan di negara kita kecuali bagi lesen pengimportan ke terminal penggasan semula di mana ia boleh hanya mempunyai tempat perniagaan di Malaysia. Mempunyai modal berbayar seperti yang akan ditetapkan oleh Suruhanjaya Tenaga, mempunyai kedudukan kewangan yang kukuh, mempunyai kemahiran teknikal seperti yang ditetapkan oleh Suruhanjaya Tenaga, mematuhi apa-apa keperluan tambahan lain yang ditetapkan oleh Suruhanjaya Tenaga dari semasa ke semasa. Proses dan syarat pemegang lesen termaktub dalam peraturan kod. Garis panduan perlu diluluskan oleh Suruhanjaya Tenaga.

Berkaitan dengan soalan yang menarik mengenai berapakah denda yang dikenakan kepada orang yang menceroboh kawasan gas di bawah Seksyen 30(9) Akta 501. Suka saya nyatakan bahawa denda yang dikenakan tidak melebihi RM50,000 atau penjara dua tahun dan kena bayar pampasan bagi kerosakan yang telah diakibatkan daripada pencerobohan tersebut.

Saya hendak gabungkan ada perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Tan Sri Haji Mohd Ali bin Mohd Rustam dan juga Yang Berhormat Senator Datuk Yoo berkaitan perkara-perkara yang melibatkan lesen ataupun kuasa. Mengenai seksyen yang dipetik tadi, antaranya seksyen 11. Saya suka berkongsi atau menyimpulkan perkara ini juga dibahaskan dengan panjang dalam pembentangan di Dewan Rakyat kerana telah menimbulkan sedikit salah faham berkaitan dengan lesen, kuasa, lulus, ditetapkan. Kalau boleh saya kongsi. Daripada segi kelulusan lesen ada tujuh jenis di bawah akta yang kita pinda ini yang akan dikeluarkan dengan dua cara.

Pertama, bagi lesen yang dijangka mempunyai bilangan permohonan yang banyak dan mengambil tempoh pemprosesan yang panjang seperti lesen pengimportan ke terminal penggasan semula, pengiriman, peruncitan dan penggunaan gas. Kelulusan lesen tersebut adalah di bawah Suruhanjaya Tenaga.

Kedua, bagi lesen yang berkaitan dengan *backbone structure* ataupun perkara utama dalam sistem pembekalan gas di Malaysia seperti lesen penggasan semula, pengagihan dan pengangkutan, kuasa kelulusan adalah kepada Yang Berhormat Menteri. Terdapat dua jenis kuasa Menteri untuk pengeluaran lesen iaitu di bawah Seksyen 11B(1)(a) dan 11B(1)(b). Seksyen 11B(1)(a), ST boleh mengeluarkan lesen penggasan semula dan pengagihan melalui proses dan syarat-syarat tertentu dengan kelulusan Menteri. Manakala 11B(1)(b), ST boleh mengeluarkan lesen pengangkutan kepada seseorang yang ditetapkan oleh Menteri. Satu dilulus dan satu ditetap. Ini kerana seperti yang ditafsirkan di bawah Akta Tafsiran 1948 dan 1967 yang bermaksud, "*Persons include a body of persons corporate or incorporated*". Sehubungan dengan itu, seksyen 11B(1)(b) tidak ada perbezaan ketara dengan 11B(1)(a) kerana lesen yang dikeluarkan adalah tertakluk kepada proses dan peraturan yang ditetapkan oleh Suruhanjaya Tenaga.

Tempoh lesen dibangkitkan juga tadi sebagai satu perkara yang sangat mustahak. Suka saya nyatakan di sini tempoh lesen adalah berbeza bergantung kepada keperluan aktiviti yang dilesenkan dan diperuntukkan dalam garis panduan yang akan dikeluarkan oleh Suruhanjaya Tenaga di bawah Akta Bekalan Gas 1993. Tempoh-tempoh lesen yang akan dikeluarkan sedang dalam proses kajian dan pertimbangan oleh kerajaan adalah seperti berikut:

- (i) 5 tahun bagi lesen import ke dalam terminal penggasan semula;
- (ii) 20 tahun bagi lesen penggasan semula;
- (iii) 20 tahun bagi lesen pengangkutan;
- (iv) 20 tahun bagi lesen pengagihan;
- (v) 10 tahun bagi lesen pengiriman;
- (vi) 10 tahun bagi lesen peruncitan; manakala
- (vii) 1 tahun bagi lesen gas persendirian.

Itu perkara-perkara yang dibangkitkan berkaitan dengan lesen. Saya rasa ia jelas. Datuk Yoo juga menyatakan tentang akta tidak menyatakan mekanisme permohonan. Tatacara permohonan lesen yang berkenaan akan dinyatakan secara terperinci dan lebih jelas dalam garis panduan permohonan.



Jarang kita masukkan permohonan sesuatu perkara dalam akta. Biasanya kita akan turunkan kepada pihak yang dipertanggungjawabkan untuk memberi perincian kerana syarat-syarat itu akan lebih panjang dan lebih melibatkan perkara-perkara bagi memastikan industri yang berkaitan dapat dijalankan atau ditadbir dengan lebih baik.

Jadi antara perkara yang disentuh kalau tidak semua, saya rasa sebahagian besar telah pun dapat saya simpulkan. Akan tetapi apa yang lebih mustahak untuk kita ketahui adalah seperti yang dibangkitkan oleh Datuk Yoo tadi, memberi satu senario bahawa mulai tahun 2009, kita dapat penurunan kepada *supply and demand* itu dan kerajaan dengan proaktif telah mengambil langkah. Kita sudah masuk ke fasa di mana kita perlu mempertingkatkan lagi walaupun hanya hampir kurang *1 percent domestic usage* daripada segi gas ini. Masih ramai guna tong gas. Namun begitu kita percaya perkara yang dicadangkan oleh Yang Berhormat Tan Sri Ali dalam soal...

■1730

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat Menteri, kita lagi ada Jawatankuasa dan sebagainya.

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Saya sebenarnya hendak tutup itu. Ini hendak tutup.

**Tuan Yang di-Pertua:** Kita ada Jawatankuasa kalau ada sesiapa pula hendak bahas, so kita ada Usul sekarang. Menteri ada Usul?

**Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan [Dato' Dr. Loga Bala Mohan A/L Jaganathan]:**  
[Bangun]

**Tuan Yang di-Pertua:** Sekejap, sekejap. Berapa minit lagi.

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Sudah hendak habis dah ini. Saya cuma hendak bersetuju dengan apa yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Tan Sri Ali bahawa gas dan *renewable energy* adalah saling melengkapi dan ini satu perkara yang sedang kita tujui dalam memastikan...

**Tuan Yang di-Pertua:** Tidak, tidak, Yang Berhormat Menteri, ada berapa minit lagi?

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Saya sudah hendak selesai, sudah habis.

**Tuan Yang di-Pertua:** Duduklah.

**Dato' Razali bin Ibrahim:** Saya nak jawab yang *renewable energy* itu saling melengkapi dan kita akan buat kedua-duanya sekali. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ini Yang Berhormat Menteri ini kawan saya. So, saya hendak panggil dia datang esok, nanti dia marah saya pula. Ahli-ahli Yang Berhormat, Jawatankuasa *you* hendak bahas lagi tidak? Kalau tidak ada kita boleh lulus, teruskan kelulusan kita. Okeylah saya akan bacalah.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

[Masalah dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]

[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa]

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Jawatankuasa]

***[Fasal-fasal 1 hingga 46 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]***

*[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]*

*[Majlis Mesyuarat bersidang semula]*

*[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat]*

*[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan (Dato' Dr. Loga Bala Mohan A/L Jaganathan), dan diluluskan]*

**Tuan Yang di-Pertua:** Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10 pagi pada hari Rabu, 15 Jun 2016.

***[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.34 petang.]***